ВОЙНА И МЫ

Артем Драбкин

Я дрался на По-2

«Ночные ведьмаки»

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Это книга о настоящих мужиках — летчиках и штурманах знаменитого «кукурузника» По-2 (У-2). Для управления этим самолетом первоначальной летной подготовки не нужны были особые навыки и способности, все же это был не истребитель или дальний бомбардировщик, однако те задачи, которые приходилось решать экипажу, требовали огромного личного мужества и полной отдачи. Как вспоминал один из ветеранов: «К У-2 относились с насмешкой, но эксплуатировали нас нещадно».

Экипажи этих самолетов выполняли вылеты практически в любых метеоусловиях, когда ни один другой род авиации не мог оторваться от земли. Они летали на бомбометание, дневную и ночную разведку, высадку и выброску разведчиков, снабжение окруженных войск и партизан, эвакуацию раненых: выполняли полеты по связи и перевозке командного состава. Весь этот спектр задач ложился на плечи летчиков и штурманов тихоходного биплана, летавшего с крайне малой по современным меркам скоростью.

Справиться со всем этим комплексом задач, сменявших друг друга даже в течение одного дня, могли только настоящие профессионалы, летчики и штурманы, делавшие свою, во многом незаслуженно обойденную вниманием работу. Отдавая дань мужеству летчиц 46-го гвардейского авиационного полка, мы должны помнить, что во время войны было создано более сотни полков ночных бомбардировщиков, среди которых только один был женским. Именно на плечи мужчин, таких, как эти двенадцать человек, чьи воспоминания собраны в книге, легла основная тяжесть войны на маленьком самолетике, делавшем большие дела.

Made for library
LIBRUSEC

- А. Драбкин
  - Мужская работа
  - Михаленко Константин Фомич,
  - Овсищер Лев Петрович,
  - Колядин Виктор Иванович,
  - Макаров Борис Васильевич, штурман 392-го АПНБ

- Головченко Николай Федорович, штурман 646-го АПНБ
- Максименко Алексей Афанасьевич, летчик 640-го АПНБ
- Воробьев Василий Егорович, летчик 709-го АПНБ
- Шибанов Виктор Иванович, Герой Советского Союза, летчик 709-го (25-го гвардейского) АПНБ
- Колотухин Готлиб Миронович, летчик 60-го гвардейского АПНБ
- Рапопорт Борис Элевич, штурман 661-го АПНБ
- Волков Анатолий Иванович, летчик 387-го и 620-го АПНБ
- Лакатош Владимир Павлович,
- ИСПОЛЬЗОВАННЫЕ ДОКУМЕНТЫ ЦДМО РФ
- ЛИТЕРАТУРА

А. Драбкин
Я дрался на ПО-2
«Ночные ведьмаки»

Военное дело просто и вполне доступно здравому уму человека.
Но воевать сложно.

К. Клаузевиц

По материалам сайта «Я помню» www.iremember.ru
Фотографии из архива журнала «Мир Авиации».

Помощь в подготовке материала оказали: А.А. Меняев, К. Ф. Михаленко, М. И. Куликов, В. Н. Сугак, В. Г. Легун, С. С. Скрынникова, А.С. Гаврилов.

Мужская работа

Самолет У-2 (с 1944 г. — По-2), создававшийся Н.Н. Поликарповым, был призван заменить учебный самолет У-1, созданный на базе английского разведчика «Авро-504», первый полет которого состоялся еще в 1913 году. При проектировании основное внимание уделялось простоте пилотирования самолета, легкости и низкой стоимости производства. К июню 1927 года был готов первый экземпляр машины с мотором М-11. Испытания начались с 24 июня 1927 года. По результатам был построен второй экземпляр. Его испытания, которые проводил летчик Г ромов с января 1928 года, показали великолепные летные качества У-2. «…Все фигуры, за исключением штопора, самолет делает нормально, что же касается штопора, то ввод самолета в таковой труден, выход же из штопора очень легкий», — отмечалось в кратком отчете о первом этапе летных испытаний. В результате работ получилась хорошо сбалансированная как с аэродинамической, так и с конструкционной точек зрения машина с большим резервом грузоподъемности и возможностью создания на ее базе огромного количества модификаций.

Летные качества У-2 в зависимости от того, для каких целей применялся самолет и какие изменения вносились в его оборудование, колебались. Но во всех случаях самолет оставался надежным, легким и послушным в управлении. У-2 мог совершать взлет и посадку на самых малых аэродромах и даже на неподготовленных площадках. Вес пустого самолета в учебном варианте — 635–656 кг, в других — до 750 кг; взлетный — от 890 до 1100 кг, с бомбами — до 1400 кг. Скорость максимальная — от 130 до 150 км/час, крейсерская — 100–120 км/час, посадочная — 60–70 км/час, потолок — 3800 м, разбег и пробег — 100–150 м.

В течение многих лет самолеты У-2 были единственными машинами первоначального обучения в летных школах и аэроклубах Осоавиахима. Учебные организации на этом самолете подготовили дёсятки тысяч летчиков. Можно сказать, что нет такого летчика, проходившего обучение в 30–60-е годы, который не начинал бы свой путь в авиацию с этого самолета.

До начала Великой Отечественной войны применение У-2 в ходе боевых действий если и рассматривалось в авиационных кругах, то ограничивалось перевозкой раненых с передовой в тыл фронта, обеспечением связи между армейскими частями и штабами соединений, а также использованием в качестве транспортного средства командного состава. Правда, выпускался серийно-войсковой вариант самолета — У-2ВС, который мог

выполнять бомбометание мелкими бомбами (общей массой до 50 кг), но этот самолет «войскового сопровождения» вряд ли планировали использовать в ночных боевых действиях в качестве бомбардировщика. Теоретически такое предложение могло возникнуть, но вряд ли завоевало бы значительное число сторонников. Слишком уязвимой казалась эта машина для зенитного и пулеметного огня с земли.

Все изменилось с началом Великой Отечественной. Уже по прошествии короткого времени командованию фронтов пришлось всерьез задуматься, какие силы могут справиться с задачей уничтожения противника в прифронтовой зоне. Ближнебомбардировочная авиация, которая прежде выполняла подобные задания, понесла серьезные потери, авиаполки штурмовиков Ил-2 только начинали прибывать на фронт. В те дни выполнение задач фронтовой авиации легло на экипажи дальних и тяжелых бомбардировщиков (ТБ-3, ДБ-3, Ил-4). Эти самолеты мало подходили для работы в интересах наземных войск — по причинам далеко не техническим: слаба была связь между авиасоединениями ДВА и армейскими частями. Плюс ко всему составление, шифровка распоряжений перед отправлением и расшифровка их после получения затягивали подготовку к вылету. Сама подготовка к вылету тяжелых ночных бомбардировщиков занимала достаточно много времени — не только из-за заправки и подвески бомб: летный и штурманский состав должен был проработать задание, чтобы в ночной тьме случайно не нанести удар по своим.

Все это растягивало промежуток времени от момента принятия решения о нанесении удара до его выполнения на несколько часов. Учитывая, что в первые недели войны линия фронта была нестабильной, бомбовый удар силами ДБА при такой реализации мог быть нанесен не по войскам противника, а по пустому месту.

Нужен был такой бомбардировщик, который был бы «всегда под рукой» у армейского и фронтового командования, не требовал бы много времени для подготовки к вылету и был бы способен оперативно выполнять задания наземного командования вплоть до вылетов на бомбометание по устному распоряжению из штабов дивизий, армий. Учитывая понесенные потери, оставалось рассчитывать только на «внутренние ресурсы», и вот тут взор был обращен на имевшиеся в распоряжении наземного командования авиаподразделения связи. При желании эти безобидные «связники» после небольшой доработки можно было применить в качестве боевых машин. Для этого нужны были умелые руки авиамехаников и наличие широкого ассортимента бомбового

вооружения и соответствующего оборудования на армейских и фронтовых складах.

Первые работы по переоснащению У-2 в бомбардировщик начались на Южном фронте. Пионером в боевом применении среди эскадрилий связи стала 35-я ОАЭ. В августе на четырех самолетах из ее состава установили бомбодержатели. Проверили возможность выполнения точного бомбометания, прицеливаясь по передней кромке нижнего крыла. Бомбы сбрасывались по расчету времени, который был составлен для наиболее часто применяемых высот. Несмотря на достаточно приближенный метод обеспечения точности бомбометания, были достигнуты неплохие результаты. Вскоре эскадрилья приступила к боевым вылетам. Первым заданием стало уничтожение переправ противника через Днепр в районе Берислава.

Вероятно, что-то похожее наблюдалось и на других фронтах. Полной информации на сей счет пока не получено, однако примечательно, что мнение о том, что У-2 идеально подходит на роль ночного бомбардировщика, очень быстро распространилась по всем фронтам Великой Отечественной. И это в те дни, когда централизованная работа по сбору, обобщению и распространению опыта ведения войны практически не велась. Однако малочисленные эскадрильи и звенья связной авиации все же не могли нанести противнику существенный ущерб. Положительные качества ночного бомбардировщика У-2 могли проявиться только при его массированном применении. Поэтому в составе ВВС фронтов по решению НКО приступили к формированию авиаполков легких ночных бомбардировщиков. Матчасть брали из аэроклубов, авиашкол, летный состав — из тех же аэроклубов, а также из числа «безлошадных» летчиков, оказавшихся без дела после того, как их части были разбиты в тяжелых боях лета 1941 г.

Первые У-2, которым предстояло стать ночными бомбардировщиками, — это аэроклубовские учебные машины без пулеметного вооружения, бомбодержателей и пламегасителей на выхлопных патрубках. Кроме того, получаемая из аэроклубов матчасть была не нова, во многих случаях требовала ремонта. Ресурс моторов М-11 был израсходован на 40–50 % в ходе предыдущей учебно-летной работы. Из-за этого бомбовая нагрузка на самолет оказывалась невелика — ее ограничивали 100 килограммами. Узок был и ассортимент боеприпасов, которые на тот момент можно было сбрасывать с У-2. Из-за отсутствия бомбодержателей под бомбы 50 и 100 кг с самолета можно было применять только осколочные и зажигательные бомбы (калибра до 25 кг). Вопрос оснащения бипланов

оборудованием для сброса бомб требовал скорейшего решения. На первых порах решили устанавливать на У-2 так называемые «ведра Ониско»: контейнеры для мелких осколочных и зажигательных бомб, которыми комплектовались в довоенное время бомбардировщики СБ. Оснащение «ведрами» прошли, в частности, У-2 Киевской авиагруппы ГВФ (самолеты, надо думать, в период формирования группы планировали использовать совсем не для бомбардировок). Вероятно, тогда Уже подумывали о создании более пригодного оборудования для сброса бомб, поскольку применение малокалиберных осколочных бомб могло давать какой-то эффект только против живой силы противника, находящегося на открытой местности; во всех остальных случаях эффект от применения данных боеприпасов оказывался незначительным либо вовсе отсутствовал.

Не меньше проблем вскрылось, когда приступили к тренировкам летного состава. Инструкторы аэроклубов в повседневной работе не выполняли ночных полетов. Их работа в мирное время — это дневные полеты с курсантами в простых метеоусловиях в хорошо известных зонах; работа настолько интенсивная, что на повышение собственной летной квалификации оставалось мало времени. Поэтому для начала инструкторов требовалось обучить взлету-посадке в темное время суток на подсвечиваемый прожекторами аэродром. Даже эта задача была не так проста, что уж говорить о ночных полетах по маршруту, которых инструкторский состав никогда не выполнял — а ведь действовать во многих случаях им предстояло над незнакомой местностью. Требовалось срочно поднимать квалификацию формируемых экипажей до уровня, позволявшего выполнять боевые задачи ночью в простых метеоусловиях. Не лучше обстояло дело и с прибывавшим летным составом ВВС — опытных «ночников» было мало, не все они мечтали воевать в легкомоторной авиации, и командованию приходилось прикладывать немалые усилия, чтобы убедить их в необходимости дальнейшего участия в боях именно на У-2.

Командные кадры для формирующихся полков подбирались, как правило, за счет «безлошадных» летчиков истребительной и бомбардировочной авиации — тех, кто уже имел некоторый боевой опыт и мог дать молодежи какое-то представление об их будущей боевой работе. Так, в Омске в формирующийся ночной легкобомбардировочный полк (680-й, впоследствии 901-й, затем — 45-й гвардейский) частично был передан летный состав, проходивший переучивание на Пе-2. А.А. Меняев, начавший войну в составе 7-го ДБАП, после ранения оказался в Омске, где его назначили командиром нового полка. Перевод на эту

должность он воспринял с обидой: после такой современной машины, как ДБ-3Ф, воевать на почтовике?! Но выбора не было — так как прибывавший из авиашкол и аэроклубов летный состав к боевым действиям оказался совершенно непригоден и потребность формируемых полков в опытных авиационных командирах была острейшей. А. А. Меняев организовал вывозку прибывших экипажей, в течение месяца самостоятельно обучил их ночным полетам.

Где-то работа по переучиванию шла хорошо, где-то — туго. Дело тормозилось отсутствием боевой матчасти. В итоге не все из полков, формировавшихся в 1941 г. как ночные бомбардировочные, стали таковыми. Иногда по приказу вышестоящего командования они, не получив еще У-2, приступали к переучиванию на другую матчасть, которая на тот момент считалась еще более необходимой фронту. Так произошло с 637-м легкобомбардировочным полком, который еще в процессе формирования был переориентирован на освоение штурмовиков Ил-2, всего три недели просуществовав в качестве нбапа. Возможно, что причиной такой «смены ориентации» стала острая нехватка штурманского состава для новой авиачасти.

Из-за большого объема работ по переподготовке летного состава формируемые полки ночных бомбардировщиков У-2 стали прибывать на фронт только в октябре-ноябре 1941 г. Уже с первых дней боев ясно проявились возможности этого «нового» бомбардировщика, а спустя непродолжительное время появились и первые успехи. 9 декабря 1941 г., в ходе контрнаступления под Москвой, 702-й бомбардировочный полк подверг намеченные цели усиленной бомбардировке. По донесениям, на аэродроме в Клину был уничтожен склад горючего, различные повреждения получили 23 вражеских самолета. По итогам этого налета комэск Людвиг был представлен к награждению орденом Ленина, не остались без наград и другие летчики, выполнявшие задание.

Достигнутые экипажами У-2 успехи способствовали тому, что формирование полков легких ночных бомбардировщиков пошло ускоренными темпами.

В январе 1942 г. на Западном фронте в составе 12-й САД начал работать 703-й нбап. Вскоре дивизия пополнилась 681-м и 734-м ночными легкобомбардировочными полками. Ввиду чрезвычайной ситуации их попытались с первых же дней использовать для дневного бомбометания по войскам противника. Ничего хорошего из этого не вышло. 681-й нбап первый свой дневной вылет выполнил 15 января 1942 г., в ясную погоду при густой дымке. Домой не вернулись 3 бомбардировщика, сбитые истребителями Ме-110. В следующем

дневном вылете полк вновь понес потери. В результате к исходу первой недели боевой работы численность 681-го и 734-го нбап сократилась наполовину. Лишь после этого командование армии, в состав которой входила дивизия, видимо, поняло ущербность тактики «победа любой ценой» и больше не назначало «ночников» на дневную работу. 12-я авиадивизия стала практически первым соединением ночных легких бомбардировщиков в ВВС КА. К 18 января 1942 г. в ее составе насчитывалось два полка самолетов Р-5 и четыре полка У-2 — всего 71 исправная машина.

Формирование авиаполков У-2 и летная подготовка экипажей легких ночных бомбардировщиков были возложены на 46-й Запасной авиаполк, который расположился в башкирском городе Алатырь. К тому времени в Алатыре уже находился 29-й зап, ставший основой для создания 46-го зап. Начиная с лета 1942 г. 46-й зап приступил к подготовке боевых авиачастей на У-2. Поначалу процесс тормозился отсутствием исправной матчасти для выполнения учебных и тренировочных полетов. Продолжительность подготовки летного состава в 46-м зап была недостаточной: налет на каждый экипаж редко превышал 15 часов, и всерьез говорить об их готовности немедленно по окончании обучения приступить к боевым действиям не приходилось. Поэтому, во избежание ненужных потерь, по прибытии из Алатыря на фронт экипажи «разбивали»: летчиков направляли к опытным штурманам, штурманов — к опытным летчикам. Если этого не делалось, новички нередко сбивались противником в первых же боевых вылетах.

После завершения формирования полки долгое время сидели без работы, дожидаясь прибытия матчасти, которая должна была составить основу боевой авиационной единицы. Поэтому число авиаполков, выпущенных из 46-го зап летом 1942 г., было невелико. А в этот период нужда в них была острейшая — шла решающая битва с вермахтом на южном фланге советско-германского фронта.

В это время производство У-2 в варианте бомбардировщика было поручено эвакуированному в Казань заводу № 387, прежде выпускавшему У-2 для аэроклубов. На многих учебных У-2 в процессе переделки их в бомбардировщики, а также на его военных модификациях для обеспечения прицеливания в обшивке правой половины нижнего крыла (между фюзеляжем и 1 — й нервюрой) делали вырез между лонжеронами. По результатам бомбометания на полигоне наносили риски у края прорези, по которым штурманы и вели потом прицеливание. В 272-й нбад прицелом служили два штырька, смонтированных на левом борту самолета. Точность установки «прицела» также проверялась на

полигоне. Новые У-2 оснащались установкой пулемета ШКАС. Это оружие рассматривалось скорее не как средство обороны от истребителей, а как средство подавления зенитных и прожекторных точек противника. Для стрельбы по ним самолет вводили в вираж. Огонь, из-за отсутствия ночных прицелов, вели по трассе. Его предписывалось вести с малых высот, до 400 м, но некоторые экипажи увлекались и открывали стрельбу с больших высот, бесцельно расходуя боекомплект.

На земле цели для ШКАСов находились в изобилии: эшелоны на перегонах, автотранспорт (обстреливались с высот до 100 м) и даже самолеты противника. Однажды в период блокировки аэродромов окруженной группировки Паулюса экипаж пилота Церкпевича заметил Ю-52, делавший предпосадочную «коробочку». У-2 встал во внутренний круг, а штурман открыл огонь по противнику. Транспортник вынужден был отказаться от посадки на этом аэродроме и уйти.

Незадолго до начала операции «Багратион» (1944 г.) в 9-й гвардейской дивизии самолеты дооборудовали установками для стрельбы снарядами РС, по 4 снаряда на самолет. Для ведения огня «эрэсами» в кабине пилота установили коллиматорный прицел. Некоторые бомбардировщики получили еще по паре установок для стрельбы «эрэсами» назад — для отражения атак истребителей противника. Самолет после произведенных доработок превратился в весьма эффективный НОЧНОЙ штурмовик, ЧТО ПОЗВОЛИЛО вести на нем «свободную охоту» за транспортом на коммуникациях противника. В такие полеты назначались только опытные экипажи. При атаке снаряды пускались поодиночке, и все равно создавалось впечатление, что биплан в такой момент останавливается в воздухе. На самолетах, использовавшихся для вылетов на разведку, устанавливался дополнительный бак емкостью 60 литров. Позднее, с зимы 1943/44 гг., они стали оснащаться аэрофотоаппаратами. В феврале 1944 г. в 9-й гв. нбад были проведены трехдневные сборы, на которых проводилось ознакомление экипажей-разведчиков с методикой воздушного фотографирования, техникой фоторазведки. С июня 1944 г. летчики дивизии приступили к фотоконтролю бомбовых ударов. Выполнение фотографирования осуществлялось, как правило, перед рассветом, с 3 до 4 часов утра, когда ПВО противника утрачивала бдительность после бессонной ночи и противодействовала слабо.

Наступление советских войск на Юго-Западном фронте зимой-весной 1942 г. сопровождалось взятием пленных и получением первых сведений «с той стороны» о боевой работе ночников У-2. Солдаты противника говорили, что из русской

авиации их более всего донимают «безмоторные планеры»: момент их появления над позициями определяется только по свисту падающих бомб. Именно в этом наиболее ярко проявилось преимущество У-2 как ночного бомбардировщика — «положить» бомбу в костер, у которого греются солдаты противника, в блиндаж, неосмотрительно оставленный без светомаскировки, подавить огонь артиллерийской или минометной батареи, и даже отдельной пулеметной точки — все оказалось под силу экипажам бипланов, обладавшим уже кое-каким боевым опытом и хорошо освоившимся с не вполне обычным бомбардировщиком. Кроме того, быстрота подготовки самолета к повторному вылету и надежная связь с наземным командованием дали возможность оказывать на противника непрерывное боевое воздействие в течение всего темного времени суток, чем не только наносить ему конкретный материальный урон, но и изнурять психологически.

В тот период на ЮЗФ действовали 633-й полк У-2 и 5-й авиаотряд Особой авиагруппы ГВФ. Накануне наступления на Харьков авиация ЮЗФ пополнилась 596, 598 и 709-м полками ночных бомбардировщиков У-2.

Судьба 598-й нбап в период летней битвы 1942 г. неясна. По завершении наступления на Харьков командир полка получил строгое взыскание за плохую организацию перебазирования, полк исчез из отчетных ведомостей ВВС ЮЗФ и появился вскоре в списке частей, проходивших пополнение в 46-м зап.

596-й полк спустя короткое время после начала Харьковской операции стал оказывать помощь наземным войскам, обеспечивая снабжение попавшей в окружение 6-й армии Южного фронта. Экипажами полка было переброшено ей 182 613 кг боеприпасов и других грузов. Войска армии, благодаря помощи с воздуха, оказывали сопротивление противнику и частью сил смогли выйти из окружения.

Вынужденной мерой можно считать ведение полками У-2 дневной разведки противника в период боев под Белгородом и Харьковом. В условиях быстрого продвижения германских войск на восток следить за всеми их перемещениями на ЮЗФ оказалось невозможно. Полкам У-2 поручили ведение ближней разведки в дневное время. Самолеты шли в тыл немцев на малой высоте, укрываясь в складках местности — многочисленных балках и лощинах. Но и эти предосторожности не могли укрыть У-2 от «мессершмитов».

Надо сказать, что ночные полеты в степной местности имели свою специфику: иногда ветер сильно «вмешивался» в выполнение задания — на маршруте легкий биплан, бывало, попросту сдувало с курса. Надежных ориентиров в степи не было,

экипаж не имел возможности проконтролировать снос, и тот, даже с учетом вводимых поправок, достигал порой 45 градусов. Стали отмечаться случаи потери ориентировок. Для их предотвращения при боевых вылетах решили применять систему светонаведения. Была организована трасса из светомаяков. Один прожектор устанавливался в нескольких километрах от аэродромного узла, другой — посередине маршрута, третий — на переднем крае обороны; он же имел задачу наклоном луча давать направление на цель.

Другими проблемами этого периода являлись периодический неподвоз горючего и бомб либо скудный ассортимент последних, из-за чего самолеты уходили в полет «с недогрузом». В июле-августе 1942 г. в практике 709-го нбап *«нередки были случаи, когда полк вынужден был своими силами разыскивать горючее и масло для обеспечения боевых вылетов».*

Из-за нехватки бомб и горючего полки У-2 в середине июля 1942 г. — напряженном периоде битвы за переправы через Дон — сидели несколько дней на земле без дела. Несомненно, их бездействие было только на руку противнику.

В самом начале «решительного штурма» Сталинграда противник начал «обрабатывать» аэродромы авиации КА. Полки У-2 понесли серьезные потери. 23 августа в ходе бомбардировки места базирования 709-го нбап было убито 6 человек летного состава, в том числе военком полка. Кроме того, артиллерийским и минометным огнем было уничтожено 19 самолетов 596-го нбап. Был спасен только один У-2 — техник Заварзин, который, как утверждают документы, до того ни разу не летал, поднял У-2 в воздух и благополучно приземлился на левом берегу Волги.

Ни блокирование аэродромов, ни проливные дожди не могли помешать работе полков 272-й нбад 8-й воздушной армии. Каждую ночь дивизия совершала от 100 до 200 самолето-вылетов.

Для восполнения потерь, понесенных авиацией Сталинградского фронта, к 6 октября 1942 г. с Западного фронта были переброшены 901-й и 702-й нбап. Началась их интенсивная боевая работа севернее Сталинграда в составе 16-й ВА. В это время, помимо бомбардировочных и транспортных рейсов, полки У-2, когда это требовала оперативная обстановка, барражировали над позициями противника, стрекотанием своих М-11 маскируя шум транспортных судов, доставлявших войска и грузы на правый берег Волги, в 62-ю армию. Сбрасывая осветительные бомбы, подсвечивали передний край перед нанесением артиллерийско-минометного удара по обороне противника.

Возможно, что эффективность действий, проявляемая экипажами полков У-2, способствовала тому, что командование

ВВС КА выделяло их среди прочих авиаполков, уделяя им несколько большее внимание.

С началом контрнаступления Сталинградского и Донского фронтов скверная погода приковала истребители люфтваффе к земле и позволила полкам У-2 действовать днем. Основным заданием для них в это время стала разведка — для определения положения своих войск, а также войск противника и уточнения линии фронта. У-2 оказал войскам неоценимую помощь. Садясь в расположении своих частей, экипажи уточняли обстановку и передавали сведения о положении «соседей», координируя тем самым взаимодействие наступающих частей.

Помимо этого, экипажам У-2 стали поручать задачи блокирования немецких аэродромов внутри «кольца», поскольку люфтваффе перешли к переброске грузов 6-й армии в темное время суток. В одну из таких ночей пулеметный огонь пары У-2 271 — й нбад «приземлил» заходивший на посадку… Ю-52.

15 декабря 1942 г. самолеты 271 авиадивизии уничтожили в поселке Опытное Поле продовольственный склад. Окруженные румынские части, оставшиеся без продовольствия, не смогли долго сопротивляться и через три дня сдались.

Следует отметить, что в 1942 г., вплоть до октября, ВВС придерживались следующей методики организации боевой работы: наскоро сформированный истребительный (штурмовой) полк отправлялся на фронт, где воевал до тех пор, пока не исчезал в «котле войны» (много времени для этого не требовалось — неделя-другая, как это было под Сталинградом, в лучшем случае недели три), после чего оставшийся летный состав и весь технический убывали в тыл, в тот или иной эап, а дальше — как повезет, но не всегда удавалось сохранить «костяк» авиачасти, самых опытных летчиков и командиров. Да и сама авиачасть, отведенная в эап, назад, на «старый» участок фронта, как правило, не возвращалась. Подобная постановка дела подвергалась критике — за свое недолгое существование авиачасть не успевала сплотиться, командиры и штаб — приобрести боевой опыт, летный состав — освоиться с «театром военных действий». Но при этом, что любопытно, командование ВВС, невзирая на острейшее положение с ночной бомбардировочной авиацией, не бросало свежие авиаполки У-2 на фронт сразу же после их сформирования, а давало время на доведение уровня подготовки их летного состава до такого, который позволял бы выполнять задания без больших потерь. Прибытие новых полков У-2 на южное направление в 1942 году было незначительным — в данной ситуации командование ВВС сделало ставку на «старожилов» того или иного участка фронта,

хорошо изучивших его особенности и имевших значительный опыт боевых действий. Оставалось только «подбрасывать» «старикам» матчасть, на замену убывшей, и присылать подготовленное пополнение. Эта методика имела самое положительное влияние на эффективность действий полков У-2 — как в районе Сталинграда, так и на Северном Кавказе, а также над Демянским котлом, то есть там, где разворачивались главные события 1942 года.

Поступавшие в это время на фронт У-2 — это были уже не училищные самолеты, а серийные боевые машины с моторами М-11 Г, М-11Д, способные поднимать уже до 200 кг бомб, в том числе «фугаски» ФАБ-100. К ноябрю 1942 г. удалось поднять бомбовую нагрузку У-2. Это связано с поступлением в полки специальных военных модификаций самолета У-2 с двигателями М-11Г мощностью 125л. с. Появилась возможность подвешивать бомбы общим весом до 300 кг. Рекорд в «поднятии груза» установил л-т Галдобин из 621-го нбап — на своем У-2 он поднял 364 кг бомб.

Как правило же, бомбовая нагрузка не превышала 150–250 кг. Ограничения обуславливались, прежде всего, не прочностью самолета, а безопасностью его эксплуатации с полос ограниченной длины и временем подготовки аппарата к боевому вылету. А осенью или весной, когда действовать приходилось с размокших площадок, бомбовая зарядка на вылет уменьшалась даже до 100 кг на самолет — чтобы обеспечить возможность нормального взлета. Однако и эти самолеты через непродолжительное время требовалось отправлять в ремонт. Во-первых, из-за высокой интенсивности боевой работы (каждый экипаж выполнял за ночь от 2 до 7 боевых вылетов в зависимости от условий погоды) изнашивались моторы, падала их мощность. Этому способствовала и эксплуатация со степных аэродромов — всепроникающая пыль сильно изнашивала трущиеся детали двигателей. Кроме того, самолеты на аэродроме располагались на открытом воздухе. От воздействия дождевой воды, яркого солнца портилась полотняная обшивка, деревянные детали конструкции.

Противник был весьма озабочен наличием в ВВС Красной Армии такого эффективного боевого самолета, как У-2. Попытки избавиться от этой «проблемы» предпринимались неоднократно. При этом командование люфтваффе демонстрировало завидную настойчивость. Так, в период Сталинградской битвы значительная часть аэродромов ВВС КА, защищавших Сталинград, находилась на примерно равном расстоянии от линии фронта, но если аэродромы истребителей летчики люфтваффе предпочитали блокировать, До поры до времени не предпринимая на них

штурмовые налеты, то аэродромы ночников У-2 практически на всем протяжении битвы, едва обнаружив, противник стремился уничтожить, подвергая их массированному налету. Потери были и от воздушного противника — охоту за «ночниками» поручали эскадрам ночных истребителей Ме-110 и Ю-88. Были потери и от огня с земли, но они оказывались гораздо меньшими, если учесть интенсивность, с которой действовали полки У-2. По оценкам командования ВВС Северо-Западного фронта, одна боевая потеря «ночника» приходилась на 834 вылета. Сказывались боевой опыт летных экипажей и высокая маневренность биплана. Однако это не значило вовсе, что самолет ночью оказывался совершенно неуязвим, как это стали представлять в послевоенные годы. При действиях по передовой это действительно было так — поразить У-2 из автоматов и даже винтовок оказывалось делом бессмысленным, и те, кто вел по У-2 автоматный огонь «на звук», скорее «отводили душу», изнуренные еженощным стрекотанием над своими головами невидимого, хотя и такого близкого аэроплана, нежели надеялись сбить эту «кофемолку». Но для защиты своих складов, штабов, других важных объектов противник стал выдвигать прожекторные части в прифронтовую полосу, и если биплан удавалось «схватить» лучами прожекторов, на того обрушивался огонь МЗА и зенитных пулеметов, и тогда уже не спасала ни малая скорость, ни высокая маневренность. Но все равно потери оказывались меньшими, чем могли быть — экипажи, умело управляя поврежденной машиной, доводили У-2 до своего аэродрома либо до любой пригодной для посадки площадки на своей территории.

Парашюты летного состава в полках У-2, как правило, лежали без дела. Кабины самолетов, переоборудованных в бомбардировщики из учебных машин и, видимо, первых серий военных вариантов У-2, были достаточно тесными, чтобы в них можно было втиснуться вместе с парашютом ПЛ-3. Кроме того, два парашюта составляли достаточно весомый груз и считались ненужным балластом. Да и высоты, на которых летали эти бомбардировщики, не оставляли парашютистам шанса на спасение. Видимо, этим объясняется то, что *в* ряде частей до августа 1943 г. многие экипажи летали на боевые задания без средств спасения.

От этой практики пришлось отказаться к лету 1943 г. Противника уже серьезно беспокоили ночники У-2. На фронт прибыли группы ночных истребителей ПВО. Их атаки в основном оказывались малоэффективными, однако для снижения потерь среди летного состава было приказано летать с парашютами. И это принесло ощутимую пользу. Парашюты экипажа заменили

отсутствующие бронесиденья — они принимали в себя осколки зенитных снарядов, пули, а то и сами снаряды МЗА.

На старых машинах для посадки экипажа с парашютом в кабине летчика сиденье опускалось до предела, в кабине штурмана подвесное сиденье заменялось жестким, также опущенным вниз до предела. С парашютов для уменьшения габаритов снимались амортизационные подушки.

При дневных же тренировочных полетах в нбапах сохранялась прежняя гражданская практика — в полет парашюты не брали.

Противник демонстрировал завидную оперативность в перенятии чужого боевого опыта и стал формировать в составе своих воздушных сил ночные легкобомбардировочные отряды, оснащенные модернизированными самолетами «Гота-145», а также учебными бипланами различных типов. Их применение на Восточном фронте впервые было отмечено осенью 1942 г., однако не было столь масштабным, как в ВВС КА.

После Сталинградской битвы ночные бомбардировочные полки практически без передышки приступили к боевым действиям на Юго-Западном и Центральном фронтах. В июне 1943 г., накануне Курской битвы, ведя разведку движения в районе станций Поныри и Змиевка, экипажи У-2 9-й гвардейской нбад обнаружили интенсивное движение составов и автотранспорта противника. Стало ясно, что на данный участок перебрасываются резервы для возможного наступления. После дополнительных разведывательных мероприятий командующий Центральным фронтом генерал К Х. Рокоссовский принял решение усилить этот участок фронта. Впоследствии это помогло выдержать удар немцев, начавших наступление по плану «Цитадель».

Авиация 8-й ВА летом 1943 г. содействовала войскам Красной Армии, наступавшим на Таганрог и Донбасс.

С 5 по 18 ноября полки 2-й гвардейской нбад доставляли грузы войскам, форсировавшим Сиваш. Полеты осуществлялись днем и ночью в труднейших метеоусловиях: в снег, туман, при нижнем крае облачности 100–150 м. Некоторые экипажи выполняли по 13–15 боевых вылетов в сутки. Только в течение 6 дней интенсивной работы в 248 вылетах удалось перебросить на плацдарм 62 700 кг грузов.

Успех применения У-2 под Сталинградом и на Кавказском направлении способствовал росту числа авиачастей, оснащенных этими ночными бомбардировщиками, формированию новых ночных бомбардировочных авиадивизий. В 1943 году число полков, оснащенных поликарповскими бипланами, достигло

максимума — на фронте действовало до 70 авиаполков «ночников» У-2, сосредоточенных в 208, 213, 271, 272, 313, 325, 326, 242 и 262 авиадивизиях. У-2 воевали в составе практически всех воздушных армий на всех фронтах Великой Отечественной. В 1943 году в 46-м зап прошли фромирование и доукомплектование 19 авиаполков ночных бомбардировщиков. Выпуск ночных бомбардировщиков У-2 был в основном отлажен — это были уже самолеты, вооруженные пулеметами, устанавливаемыми у штурмана на шкворневой установке. На некоторых устанавливались также пламегасители — с целью снижения заметности У-2 для ночных истребителей противника. Установка топливных баков увеличенной емкости, моторов М-11Ф поднимала боевые качества машины до достаточно высокого уровня. Отмечен случай взлета У-2 с 500 кг бомб. Но поднятие подобной массы было все же нехарактерно для повседневной боевой работы. Во-первых, большая масса боевой нагрузки — это дополнительная нагрузка на мотор, что снижало его ресурс. А исправность мотора в военный период стала, пожалуй, даже более существенным фактором, чем возможность нанести впечатляющий удар по врагу тяжелыми фугасками.

Силу бомбовых ударов увеличивали другим путем — за счет рационального подбора боеприпасов (когда это было возможно), использования трофейных авиабомб, отработки тактики точного бомбометания. Это позволило подвергать весьма эффективным ударам даже сильноукрепленные объекты противника — такие, как крепость Познань.

В ходе наступательной операции «Багратион» в районе Бобруйска была окружена 30-тысячная группировка противника. Поскольку требование о капитуляции немцы отвергли, решено было уничтожить противника мощным ударом с воздуха. 27 июня 1944 г. группировка интенсивно бомбардировалась ночниками ГЇо-2, действовавшими в указанных командованием 1-го БФ районах. После разгрома войск противника проводился осмотр мест их сосредоточения для определения эффективности действий различных авиачастей. Полки По-2 по своим боевым показателям в этой операции вышли на второе место после штурмовиков Ил-2.

Варшавская операция занимает в деятельности нбапов особое место.

10 сентября 1944 г. войска 1-го Белорусского фронта под командованием К. К. Рокоссовского подошли к столице Польши и начали Пражскую наступательную операцию (Прага — пригород Варшавы). Перед ее началом авиаполки 9-й гвардейской нбад совершили «звездные» налеты на аэродромы Цеханув и Хрцыно,

где базировалась немецкая авиация. 13 сентября в расположение советских частей вышли две полячки — представительницы повстанческого движения. Встретившись с командующим фронтом, они передали ему просьбу восставших о помощи. Реакция последовала незамедлительно. В тот же день с самолетов Ил-2 16-й ВА выбросили в указанных связными районах вымпелы с приветствием командования и описанием сигналов целеуказания. Экипажи убедились, что эти вымпелы попали по назначению, и в ночь на 14-е самолеты 9-й гвардейской нбад начали выброску грузов. 17 сентября 1944 г. к полетам на Варшаву подключился также 2-й польский ночной бомбардировочный полк, однако ввиду неподготовленности к боевым действиям он был отведен в тыл после двух боевых вылетов.

Противник пытался противодействовать полетам ночников. Немцы перенесли зенитные пулеметы и прожекторы на крыши домов. Но У-2, благодаря отработанной тактике, умело действовали в изменившихся условиях. Перед началом операции экипажи тщательно изучили карту Варшавы и отлично знали расположение групп повстанцев. Знание лабиринта городских улиц позволило им успешно действовать в застланном дымом горящем городе под интенсивным огнем ПВО.

Всего варшавским повстанцам экипажи 9-й гвардейской дивизии за 17 дней непрерывной боевой работы сбросили 105 722 кг продовольствия, вооружения и боеприпасов. Среди грузов были 138 50-мм минометов и 51 840 мин, 505 противотанковых ружей и 58 160 патронов к ним, 41 780 гранат РГ-42 и трофейных немецких. Была даже 45-мм пушка… Для связи с советским военным командованием летчики 45-го гвардейского нбап забросили в Варшаву трех офицеров Ставки. Собственные потери советской авиации составили 8 самолетов По-2.

Экипажи 23 гвардейского нбап за 884 вылета доставили польским повстанцам 87 861 кг грузов. Для сравнения: из 1000 мешков с грузами, сброшенных повстанцам на парашютах английской авиацией 18 сентября 1944 г., только 20 приземлились в указанных точках.

Но помощь, оказываемая польским повстанцам советской авиацией, выражалась не только в доставке необходимых грузов. Определив места расположения немецких войск, полки По-2 подвергали их по ночам нещадной бомбардировке. С наступлением сумерек над позициями противника появлялся первый самолет, через 15 секунд(!) после его ухода появлялся второй бомбардировщик и так далее. Последний уходил от цели,

едва горизонт начинал розоветь. В частях вермахта старожилы днем уверяли молодое пополнение, что ничего страшного в самом У-2 нет, однако на ночь почему-то забивались вместе со всеми в блиндажи и боялись высунуть нос на улицу, невзирая на строжайшие приказы командиров (отдаваемые, опять же, в дневное время) о необходимости укреплять позиции на переднем крае. Фактически противнику приходилось не укреплять, а восстанавливать свои позиции после каждой ночной бомбардировки.

Надежды на помощь повстанцам стали гаснуть с 13 сентября, когда еще до занятия Праги советскими войсками немцы взорвали все мосты через Вислу. Переправа через реку перед позициями немецкой артиллерии была равносильна самоубийству. Следовало накопить побольше сил и материальных ресурсов, подтянуть тяжелую артиллерию, а потому 15 сентября наступление войск 1-го БФ остановилось. Трудно сказать, как бы развивались события дальше, но через две недели, 30 сентября, повстанцы получили из Лондона приказ капитулировать. Первой прекратила сопротивление северная группировка, затем центральная и уже последней — та, что располагалась ближе к советским войскам и подчинялась в основном Армии Л юдовой. По-2 сбрасывали ей грузы до 1 октября 1944 г., когда стало ясно, что польских воинов в вышеуказанных районах не осталось.

В 1945 г. советские ВВС могли обеспечить подавление любой цели противника и ночью, и днем. Современная матчасть поступала в ВВС непрерывно. Казалось, нужда в легких ночных бомбардировщиках отпала. Однако жизнь раз от разу подбрасывала непредвиденные ситуации.

Наступая форсированными темпами на Берлин, части 7-го кавалерийского корпуса оторвались от баз снабжения. Тогда решено было доставить им горючее по воздуху. Самолетами 9-й гвардейской нбад было переброшено 26 856 литров топлива. На каждый По-2 подвешивалось по 2 десантных бачка. Еще по одному укладывали в кабину штурмана, поэтому полеты выполнялись без второго члена экипажа и, ввиду плохой погоды, группами по 5–6 самолетов с лидирующим По-2, на борту которого находился штурман.

Методичная бомбардировка укреплений Познани самолетами 9-й гвардейской нбад позволила наземным войскам взять эту сильно укрепленную крепость. Ее гарнизон насчитывал более 12 000 человек, продовольствия хватало на 3 месяца непрерывной осады. Однако в первые же ее дни пикировщики 3-го бак разбили электростанцию и водокачку, а 20 февраля в довершение экипажи По-2 разбомбили хлебопекарню. Немцы сумели восстановить

одну печь, но в ночь на 22-е легкие бомбардировщики разбили ее окончательно. Плюс к тому велись постоянные бомбардировки крепостных сооружений. С ухудшением погоды эти напеты выполняли практически только По-2. Бомбежки, выполнявшиеся днем, загоняли гарнизон в укрытия, которые с каждым разом становились все менее надежными. В налетах на крепость экипажи По-2 применяли в большом количестве трофейные фугасные бомбы калибра 55 и 70 кг, дававшие большой разрушающий эффект. *«При систематических действиях авиации днем и ночью у солдат совершенно расстроились нервы…Некоторые солдаты не выдержали и перебежали к русским».* В 1245 вылетах экипажи дивизии сбросили на крепость 184 тонны бомб. Для сравнения: самолетами Пе-2 на Познань за 372 вылета было сброшено 287 тонн. В конце концов командование гарнизона не выдержало беспрерывных воздушных ударов и 23 февраля отдало приказ о капитуляции.

Не обошлась без По-2 и бомбардировка Берлина, а также его пригородов, расположенных западнее германской столицы.

Полки ночных бомбардировщиков По-2 в ходе войны показывали достойные примеры эффективности боевой работы. Однако с окончанием войны их существование стало восприниматься как анахронизм. В эпоху реактивных машин бомбардировщик По-2 выглядел сосем не воинственно. В 1946 году был расформирован 46-й зап, тогда же начали расформирование многие ночные бомбардировочные полки По-2.

Владимир Раткин

Михаленко Константин Фомич, Герой Советского Союза, летчик 901-го (45-го гвардейского) АПНБ

Увлекаться авиацией я начал с юношества. Сначала делал модели самолетов, а потом, то ли в 35-м, то ли в 36-м году, у нас в Г омеле открылся аэроклуб. Прочитав объявление о приеме, мы с приятелями пошли посмотреть, что да как. Попытались поступить, но не хватило возраста. При аэроклубе была организована планерная школа, в которую брали всех желающих. Туда-то мы и поступили. Начали занятия со сборки планеров под руководством опытных мастеров, а потом на них начали летать. Сначала пробежки, подлеты, потом буксировка за Р-5 и пилотаж. Прошел год. Научились летать, пилотировать.

Когда я заканчивал 9-й класс, меня приняли на летное отделение в аэроклуб (в нем было четыре отделения: летное, штурманское, техническое и связи). Начали летать на самолете У-2. Однако совмещать обучение в школе и аэроклубе не получалось, и мне пришлось перейти в вечернюю школу. С отличием закончил оба учебных заведения. Куда дальше? Конечно, только в «Качу» или «Ейск». В то время это были лучшие школы летчиков. Но… у меня умерла мама, которую я очень любил. Отец у меня умер давно, мама вышла замуж второй раз. После ее смерти я остался с отчимом и дедушкой. Три Константина. Дедушка — Константин Семенович, отчим — Константин Тимофеевич и я. Перед смертью она попросила, чтобы я поступил в медицинский институт. Я пообещал. Когда пришел со школьным и с аэроклубовским дипломами, весь в мечтах о летной карьере, отчим меня осадил: «Ты что?! Забыл, что тебя мама просила перед смертью? Раз обещал, выполняй обещанное». И я поехал в Минск сдавать экзамены в медицинский институт. Там был большой конкурс, но как-то проскочил, и меня приняли. Начал учиться. Стал заниматься в научном кружке, дежурил в институте травматологии. Мне уже понравилось. Я уже мечтал о том, как стану хирургом.

А тут зимой 1939 года началась финская война. В Минске проводились большие студенческие соревнования по лыжам: гонка на 50 километров для мужчин и 25 километров для женщин. Всех ребят, которые показали приличные результаты в этой гонке, в том числе и меня, попросили проехать в ЦК комсомола. Там нам сказали: «Ребята, идет война, вы хорошие лыжники, надо писать заявление добровольцами на фронт». Куда

денешься? В то время было так: хочу — это одно, а надо — это другое. Приехали в Оршу, где формировались лыжные батальоны. Наш батальон был сборный, из студентов разных институтов, а второй батальон состоял из студентов института физкультуры. Присвоили мне звание старшины и назначили санинструктором разведвзвода. Пройдя небольшую подготовку, мы отправились на фронт. Но нам повезло — батальон в боях не участвовал. Только лишь в охране при армейском штабе. Ходили на передовую, занимали позиции. Нас вооружили японскими автоматами. Обалдеть! Очень паршивые. А вот второй батальон с ходу бросили на передовую — и ребята почти все погибли…

Вскоре война окончилась. Вернулся в институт.

Продолжил учебу. Сдал летнюю сессию. Иду, вижу объявление: «Соревнования на планерах в местном аэроклубе». Я решил поучаствовать. Пришел в минский аэроклуб, захватив с собой два диплома, планериста и летчика, и мне разрешили. Воскресенье, хороший денек. Программа большая — полеты на дальность, на время, пилотаж. Летали на Г-9, хорошем пилотажном планере. Забуксировали на 2000, я пару фигур закрутил, вошел в воздушный поток, развернулся. Одним словом, в конце соревнований даже наградили красивой медалью на подвеске. Собрался уезжать на каникулы домой, а тут — просьба зайти в ЦК комсомола. И опять тот же разговор: «Стране нужны летчики». — «Ребята, я уже почти врач. Три курса окончил. Хочу быть врачом». — «Стране нужны летчики. Пиши заявление». Что делать? Написал. Тут же в военкомат и в Харьков. Приезжаю в Рогань, прошел отборочные экзамены и тут узнаю, что это не летное, а штурманское отделение. Пошел к начальнику училища: «Я почти летчик. Мне бы на летное…» — «Кругом! Пошел вон». Вот так я стал курсантом.

Проучились год по ускоренной программе. Небывалая была гонка. По 12 часов в день учебы! Из них один час тренировки в приеме-передаче, один час самоподготовки и 10 часов за партой. Кроме того, строевая подготовка, и чуть ли не через день физподготовка, которую я бы назвал скорее программой выживания: рукопашный бой, основы выживания в экстремальных условиях, турник, батут, кольца. И так два часа. Нас готовили к войне, которая не заставила себя долго ждать.

Училище эвакуировали в Красноярск. Там поселили нас в пехотной казарме и опять начали учить, а нам Уже хочется на фронт. Тут приехала госкомиссия, шустренько провели экзамены. Отобрали двенадцать отличников и направили в действующую армию. Среди этих выпускников был и я, старшина. Тогда уже выпускали сержантами. Для летного состава приказ Тимошенко

№ 0362 был трагедией. Многие поступали с прицелом стать командирами, хорошо зарабатывать, а тут этот приказ… Чего только не было — в плоть до самоубийств… Одним словом, двенадцать отличников попали в действующий полк, который был сформирован из летчиков — инструкторов аэроклубов. Только командиры эскадрилий и звеньев были из ВВС. Получили У-2 из аэроклубов. Разобрали, погрузили в эшелоны и поехали в Москву.

— Как вы отнеслись к назначению на У-2?

— Нас учили самолетовождению на всех типах, которые были в училище, — Р-5, Р-10, СБ, ДБ-3. Новые, хорошие машины. У нас У-2 и не было. А тут… В общем, приехали мы на станцию Монино и начали собирать и вооружать наши самолеты. Поставили пулемет на турели в кабину штурмана. Причем пулеметы были двух типов: LUKAC и ДА. Для стрельбы из них штурман должен был встать в полный рост. Установили четыре бомбодержателя. В начале даже прорези в крыле для прицеливания не было. Все на глаз. Потом Леня Петухов, наш инженер по спецоборудованию, придумал вырезать кусок плоскости, заделать его, чтобы не повредить аэродинамику, поставить штырьки. Получился прицел.

Первый боевой вылет был невероятно удачный. Нам приказали нанести бомбовый удар по немецкому аэродрому близ деревни Кувшиново, недалеко от Медыни, на котором базировались бомбардировщики Ю-87 и Ю-88. Они нас не ждали, и когда мы полком по ним врезали, то, по агентурным данным, сожгли 23 самолета! Обалдеть! Вернулись радостные: «Ну все! Сейчас мы возьмемся — и войне конец!» Эта эйфория закончилась буквально на следующий день, когда мы потеряли первый экипаж.

Стали думать, как усилить вооружение. На несколько самолетов поставили два пулемета, стрелявших через винт, но очень плохо получилось. Попытались поставить ШКАСы на плоскостях — они заедали. В общем, остался пулемет у штурмана. С моим летчиком, Федей Масловым, я выполнил 33 вылета. Как раз началось наше наступление под Москвой, и мы его поддерживали. Начали нести потери. Но почему-то гибли летчики, а штурманы оставались. Меня и Васю Корниленко вызвал к себе командир полка: «Я знаю, что вы окончили аэроклубы, почти готовые летчики. Потренируетесь и будете летать. Согласны?» — «Да». Мы потренировались два дня и три ночи — взлет-посадка, пилотаж, бомбометание. А потом пошли на боевые вылеты. С этого момента я нащелкал 997 боевых вылетов, а те 33 мне так и не зачли.

— В первых вылетах сколько брали бомб?

— Вначале возили 200 килограммов — либо две сотки, либо

четыре по полсотни, в зависимости от цели и задачи. В 1943-м нам на испытание прислали РСы. Хорошая штучка. Сначала поставили два вперед, два назад, а потом четыре вперед и два назад. Вперед, понятно, для поражения цели. А назад, чтобы истребителей отгонять, а то просто донимали. Немцы РСов, как огня, боялись. Близко не подходили, пытались издалека стрелять. Поставили нам ночной коллиматорный прицел. Это такая трубка с перекрестьем внутри, через нее хорошо цель видно.

Насколько это точное оружие? Ювелирная точность. Когда мы только тренировались, в качестве мишеней использовали стога с сеном, недалеко от аэродрома. Начальник воздушно-стрелковой службы не пускал меня на мишень, потому что я ее раскидывал РСом с первого захода.

Пред Белорусской операцией полк отдыхал. Только на разведку каждую ночь выходило шесть экипажей. Ну и, конечно, любая разведка с бомбометанием. У нас тихо-мирно не получалось. В полк пришло пополнение. Старики ходили на дальние цели, молодых ребят пускали на ближние. Такой учебно-подготовительный период. И вот мы как-то летим, смотрим, идет по железной дороге от Бобруйска на юг состав. Я Коле Пивню (у меня почему-то все штурмана были Николаи: Коля Ждановский, Коля Пивень, Коля Кисляков) говорю: «Шпокнем!» Зашли — одна недолет, другая перелет. Елки-палки! Коля чуть не плачет: «Ну как я промазал!» — «Сейчас исправим твою ошибку». Прошли вперед по ходу эшелона, развернулся, пониже спустился и атаковал РСами. С первого же выстрела паровоз на дыбы! Самое смешное произошло на КП. Молодежь с радостью докладывает о своих полетах: «Обнаружили немецкий эшелон, атаковали, уничтожили». — Коля меня толкает: «Скажи правду». — «Молчи. Нам-то зачем?» Промолчали. Ребята получили по ордену Славы. Довольные — первая награда! Они, конечно, допустили ошибку, если бы была какая-то комиссия по этому поводу, то они бы погорели, поскольку у них РСов не было — тогда их ставили только на самолетах разведчиков.

Возвращаясь к событиям 1941 года, воевали мы по всему Западному фронту. Меня бог миловал — не сбили, не ранили. Лишь под Ржевом над целью снаряд попал в мотор, начало трясти. Сбросили бомбы, повернули домой. Хорошо, что высота была полторы тысячи. Мотор перестал работать. Ночь, темно, летим над лесом, постепенно теряя высоту. И вдруг вижу ночной старт! Зашел поперек старта. Сел. Тормозов нет, катимся. Перед обрывом росло небольшое деревце, зацепились за него правым крылом и у обрыва остановились. Выяснилось, что старт был смешанного полка, в составе которого были Р-5 и По-2 ночников

и дневные истребители. Привезли нам мотор и винт, отремонтировали и продолжали летать на той же «семерке».

Прислали нас под Сталинград. Начали мы работать, когда немцы только подходили к городу. Каждую ночь нас посылали бомбить танковые подразделения. А когда немцев окружили, стали летать на Сталинград. Задачи были сверхсложные — точечное бомбометание, блокировка аэродромов. Делали по 12 вылетов за ночь! Вот дом в окружении, половину дома занимают немцы, половину — наши. Задание — разбить немецкую половину дома. И мы это делали! Под сумасшедшим огнем! Жрачка никудышная — голодали в полном смысле этого слова. Завтрак — каша из пшеницы и чай с сухарями. Обед — суп из этой же крупы и пшеничная каша с одним сухарем. Ужин — один сухарь с той же кашей. И голодно, и холодно, и дьявольская усталость. Потом врач настоял, чтобы по одному экипажу из эскадрильи оставляли раз в неделю на отдых…

Что значит блокировка аэродромов? Внутри кольца у немцев было два аэродрома. Днем их истребители блокировали, а ночью — мы. Защищены они были очень хорошо — сплошная стена огня. Мы на них ходили парами. Полчаса над ним покружишься, потом тебя сменяют. Конечно, потери несли, но незначительные. Однажды, когда я дежурил над аэродромом, заходил транспорт, четырехмоторный «Кондор». Я хотел пройти, перед носом у него бросить бомбы, но кто-то из ребят меня опередил. Тогда стали его расстреливать из пулеметов, и этот самолет ушел на запад. А нас схватил прожектор… Я кручусь. Коля отстреливается по прожекторам, зениткам. Вдруг перестал стрелять. Кричу: «Коля! Жив?!» — «Однако, жив». — «Стреляй!» — «Пулемет оторвало!» Пришли на аэродром, сели, и хвост отвалился. Из четырех лонжеронов целым остался один! Оказывается, за сиденьем штурмана лежал ватный моторный чехол, и в нем разорвался снаряд. Это просто везение! Списали? Какое там списывать! Сутки — и машина на ходу! Перед самой капитуляцией группировки немцы начали пытаться прорываться. Большими колоннами выходили из окружения. И нас посылали бомбить эти колонны. У нас был белорус, отчаянный парень с пограничной заставы, лейтенант Герасимчук. Он был ранен, а после госпиталя попал к нам. Однажды он над Сталинградом устроил такой пилотаж, что все прекратили стрелять! Молодец. Потом командир полка говорит: «Арестовать тебя, что ли?! Ладно, летай». Так вот он на такой колонне погиб. Бомбы они сбросили, пошли на бреющем, и штурман стрелял из пулемета. По ним попали, загорелся мотор. И он на горящем самолете врезался в эту колонну.

Немцев под Сталинградом разгромили. Вначале

сопровождали наши наступающие части, а вскоре большинство самолетов отправили в Саратов на ремонт. Из Саратова дивизию перебросили под Курск. Весь полк отдыхал, кроме шести экипажей разведчиков. Вот мы, двенадцать апостолов, как нас прозвали, каждую ночь выходили на разведку. За каждым экипажем был закреплен свой маршрут. Летая таким образом, привыкаешь, присматриваешься, любое изменение уже видишь. Вот в таком вылете мы со штурманом обнаружили большую немецкую колонну автомашин, которая шла к фронту. Шли с голубыми фарами. Сначала хотели по ним врезать, а потом решили понаблюдать. Ушли в сторонку. Видим, что они подъехали к какой-то маленькой станции. Видимо, были организованы большие склады боеприпасов. Как потом выяснилось, там была сумасшедшая охрана — одних прожекторов больше десятка! Вернулись из вылета, Коля написал донесение и указал там, что в районе станции Поныри в скором времени ожидается наступление, я расписался. Наше донесение пошло, как полагается, в штаб армии, в штаб фронта. А вскоре пришел приказ эти склады уничтожить. Прилетел командир дивизии, зачитал боевое задание и говорит: «Ребята, кто добровольцем согласен первым пойти на эту цель, прошу выйти из строя». Раз, два — весь строй вышел. Он улыбнулся: «Спасибо, гвардейцы». И тут вдруг выходит Шурочка Полякова, единственная летчица в полку. Маленького росточка, такая кругленькая, веселая щебетунья, хорошая девка, компанейская, всегда готовая помочь, даже могла предложить пришить воротничок. Ее муж, высокий худой мужик, был у нее штурманом: «Товарищ командир, разрешите нашему экипажу». Тут Коля меня как стукнет по горбу, так я и вылетел из строя. Говорю: «Товарищ генерал, наш район, мы каждую ночь туда ходим, мы знаем каждую песчинку, разрешите нам». — «Хорошо. Шурочка, идите в строй, полетите вместе со всеми». Подошла ночь. Вся дивизия по полкам взлетела, а мы поднялись в воздух через полчаса после их взлета. Нас провожал только наш технарь Алексей Петрович Ландин, больше никто. Вышли на цель. Тишина. Надо же их разбудить. Я делаю круг над этим районом. Молчат. Включаю огни. Опять круг. Вот тут они не выдержали. Включился один прожектор, второй, и началось! Снаряды рвутся выше и по сторонам, самолет треплетірт близких разрывов. Вдруг огонь начинает стихать. Коля говорит: «Наши на подходе». Круто разворачиваюсь на летящие снаряды и ввожу самолет в пикирование: «Давай, Коля!» Бомбы сбросили. Я направляю нос самолета на зинитки и пускаю РСы. Коля еще из пулемета почистил там кое-что, и тут пошли наши бомбить. Мы спокойно вернулись на базу. Не вернулась Шурочка.

В дальнейшем стало известно, что их сбили. Она смогла посадить самолет. Штурман снял ДА, и они залегли. Отстреливались до последнего патрона, а потом оба застрелились. Их похоронили немцы с почестями, как полагается хоронить героев.

Вылет получился удачный. Правда, наш технарь ругался на чем свет стоит: «Почему столько дырок?!» Я говорю: «Петрович, скажи спасибо, что живыми вернулись». — «Это точно! Я богу молился за вас!» Хороший человек, все войну со мной прошел. В начале 43-го он мне котенка подбросил. Я тогда был замом комэска, но получилось так, что комэска у нас не было. Фактически эскадрилья моя. Куда-то мы перебазировались. Гряз, дождь. Выруливаем на старт по звеньям. Я впереди. Распоряжается на старте заместитель командира полка по летной подготовке. Машет флажком, скорей давай. А тут мне с задней кабины по плечу стучат, остановись. Мало ли чего — я остановился. Он выскакивает из самолета, куда-то отбегает и бегом обратно. Принес маленького серого котенка. Прилетели на новое место базирования, и у меня оказался котенок. Пока он был маленький, летал вместе со мной на задания. Привык, знал, что его место в комбинезоне за пазухой. Как-то летали ночь. Утром куда-то надо срочно перебазироваться. Не жравши, не спавши, чуть живые. Перебазировались на какую-то площадку среди леса. Затащили свои самолеты в лес, замаскировали. Кот походил, походил и ушел. Я лежу под крылом, засыпаю, и вдруг по мне кто-то идет. Пришел кот и принес мне мышь. Сидит и показывает, муркает. Как я был благодарен этому коту! Мышь я есть не стал, только его погладил. Потом я его пристроил на кухне. Нам, «двенадцати апостолам», в столовой обычно накрывали отдельный стол. Всем выдавали по 100 граммов, а у нас стоял графин. Кушай, сколько хочешь. Так он у нас стоял и стоял, мы не пили — так уставали, что не хотелось. Куда там, и так свалишься. К нам эти официантки, хорошие девки, имели особое расположение. И вот кота я им сплавил.

— БАО у вас был постоянный?

— С Курска и до конца войны. Прекрасный был батальон, хорошая обслуга. И мастерские отличные, и снабжение прекрасное. Начальником боепитания был одессит Жора, «одесский жулик», как мы его называли. Красавец парень, чернявый, с тонкими усиками. Он все шутил: «Вас обслуживать, хуже дела нет! То ли дело мы «пешки» обслуживали или ДБ — это же самолеты! Две тонны им подбросишь, нагрузишь, а потом сутки отдыхаешь. А у вас?! 20Ü килограммов подбросил, через полчаса опять грузи. Вы, как мухи тут летаете!»

А за тот вылет на склады нам с Колей по Красному Знамени

дали. Это у меня уже вторая награда была. Первая награда — медаль «За отвагу»… Ну это с приключениями… Рассказать?.. Да, ну… Когда летали в Подмосковье, то нас бросали по всему Западному фронту. В какой-то момент нам приказали поддерживать «партизан», а по сути, окруженные воинские части и к ним примкнувших партизан. Этот отряд мы снабжали боеприпасами, харчем, медикаментами, а оттуда вывозили раненых. Как-то на рассвете все улетели, а я на взлете не вытянул, наехал на кусты, винт побил. Взял раненых, а оттепель, снег рыхлый, и еще не то мастерство было. В общем, винт разбился. Самолет Феди Маслова был подбит. Он тоже остался. Командир эскадрильи старший лейтенант Брешко (фамилия изменена) улетел, пообещав доставить винт. А тут «мессера»… Они сожгли Федин самолет, а потом и мой. Так я с механиком и Федя остались у партизан. Командир партизан говорит: «Ребята, чтобы перейти линию фронта, на лыжах надо пройти километров двадцать-тридцать». Ребята на лыжах ходить не умели. Что делать? Не одному же идти! «Тогда идите на запад. Тут километров через двенадцать начинаются позиции окруженной 33-й армии. К ним летают самолеты. Вы улетите». Мы уже собрались уходить. Он говорит: «Подождите, я вам справочку дам». Написал нам справку, произведя нас в большие чины — майору Маслову и майору Михаленко. Тогда как я — старшина, а Федя — младший лейтенант. Печать, все, как полагается, подпись «полковник Петров». Я думаю, что он такой же полковник Петров, как я Иванов. Мы пошли в 33-ю армию. Шли по колено в снегу. Очень тяжело, долго и голодно. Дошли до наших. Нас направили в деревню, где располагались тыловые службы армии. Зашли в избу. Федя свалился прямо у стенки — уже ходить не мог, до того устал. Он же маленького росточка, худой, тощий. Изба — одна здоровая комната с печкой. В центре комнаты — большой стол, на столе самовар, всякие яства — окорока, колбаска, коньяк. Нам даже никто не предложил! Когда заикнулся о еде, начпрод заявил: «Ваши аттестаты?» — «Кто же берет на боевое задание аттестаты?!» — «Нет аттестата — нет харча». Сами сидят, жрут, а мы, обессиленные, свалились около стены. Видимо, тут находилось все тыловое начальство. У них был аэродром и свои По-2, которые летали на Большую землю. Говорю: «Хоть как-то помогите нам. По одному вашим самолетом отправьте». — «Самолеты не для вас. У нас полно своих задач». Что тут сделаешь?! На мой взгляд, в этой армии произошла измена. Вся армия доходила от голода, а эти жрали яства. Потом, рядом в сарае, было полно боеприпасов. Я сам их видел! Приходили командиры, просили снарядов, а им говорили, что нету.

Утром начальник авиации, полковник, подходит ко мне: «Давай, майор, завтракать!» Подумал: «У-у-у, наверное, что-то в лесу сдохло». Федька уже и встать не мог. Мы ему отнесли чашку чая, колбасы, хлеба. Начальник авиации говорит: «Надо сделать аэродром. За деревней есть хорошее поле, но его надо проверить. Если сделаем аэродром, то будем принимать ТБ-3». — «Мы сходим с механиком». Собрались, по бутерброду в карман сунули и пошли. Федю оставили в избе. Прошли, посмотрели поле, подходим к следующей деревне и вдруг видим, как из нее выходит немецкий танк. Что делать?! Бежать! А куда убежишь от танка?! Говорю: «Давай сядем, хоть бутерброды напоследок съедим». Сели. Он на снежном отвале с одной стороны дороги, я — с другой. Сидим, жрем. Танк подошел на сто метров. Остановился. Открылся люк, из него выглянул танкист, посмотрел, закрыл люк. Танк развернулся и Уехал в деревню. Почему он не стрелял по нам?! Не знаю. Пришли назад, доложили, что аэродром строить нельзя, поскольку по соседству немцы. Ночью По-2 улетел, а на площадку сел заблудившийся ТБ-3. Он летел к Белову в соседнее окружение, а сел у нас. Отнесли к нему Федю. Я попросил этого начальника авиации разрешения улететь. Он ни в какую: «У меня свои раненые, их надо увезти». — «Тогда хоть Федю Маслова, он же чуть живой». — «Нет!» Дошло до того, что я достал пистолет, сунул ему в пузо, говорю: «Кричи, чтобы его взяли, а то пристрелю, мне терять нечего». Федю погрузили. Подошли к командиру самолета: «Не возьмешь нас?» — «Какие вопросы?! Садитесь». Прилетели в Подлипки. Пока попрощались с экипажем, стали выходить, полный самолет костылей, палок, бинтов, и больше никого нет, все «раненые» пассажиры убежали. Видать, эвакуировались из 33-й армии нужные люди… Потом до меня дошли слухи, что офицеры-тыловики открыли фронт. Адъютант командующего вовремя увидел, заорал, и они оба застрелились. Федя с механиком уехали в полк вперед, а я немного подзадержался. Мной заинтересовался Смерш: «Как это так прибыл? Почему здоров?» Сняли с меня пистолет, отстранили от полетов — хоть в петлю лезь. Ребята ночью в полет, а меня начальник Смерша вызывает, допрос: «С каким заданием прибыл? Кто послал?» Одни и те же вопросы. Каждый раз за мной приходит посыльный с винторезом и сопровождает в штаб под ружьем. Так продолжалось несколько ночей. В очередной раз, когда пришел за мной сопровождающий, я не выдержал: «Я никуда не пойду! Пошел ты с твоим начальником… иди передай ему это». Ночь проспал. Наутро ребята вернулись с задания. Начался разговор. Что-то зашла речь про изменников. Штурман Жмаков говорит:

«Всех подозревать надо. Вот наш? Что это он живой вернулся? Небось, тоже с заданием?» Я уже собрался на него броситься, но тут мой приятель, штурман Вася Вильчевский, как врежет ему кулаком по морде: «Еще раз такую глупость вякнешь, застрелю». Под вечер зашел командир полка, ребята пошли на построение. Говорит мне: «Чего это вы разлеглись? Почему не на построении?» — «Сами знаете, товарищ командир». — «Идите в строй». Тут вошел комиссар полка, хороший человек, вместе с начальником Смерш. Комиссар отдал мне пистолет, обнял меня за плечи: «Иди в строй». Начальник говорит: «Извини. Лучше 10 невинных, чем один шпион». Я про себя подумал: «Ага! Тебя бы так!» Потом мы со смершевцем стали друзьями. Отличный парень. Многих диверсантов задержал.

Вот когда мы прилетели под Сталинград, был какой-то праздник, построение. Вручали награды — кому ордена, кому медали, кому не фига не дали. Мне вручили медаль «За отвагу». Я ее потом впереди всех орденов носил.

Ну так докатились немцы до Белоруссии. Я к тому времени был командиром звена. Звено направили на работу в штаб 16-й воздушной армии. Меня забрал в свое распоряжение зам. командующего, член военного совета генерал Виноградов. Хороший мужик, бывший царский офицер. Я до войны немного рисовал. В школе у нас учительница была, которая преподавала рисование в младших классах, а в старших черчение. Она организовывала каждый год выставки работ своих Учащихся. Я участвовал в этих выставках, и она мне посоветовала походить в студию, учиться рисованию Дальше. Я стал туда ходить после школы, что-то рисовал. Дошли до обнаженной натуры. Отчим заглянул в мой альбом, говорит: «Хорошо, конечно, но рановато тебе еще, оставил бы». Я с удовольствием оставил. На атом мое художественное образование закончилось.

Когда полку присвоили гвардейское звание, надо было сделать рукописную историю. Иллюстрации делали я и штурман Коля Кисляков. Вышла такая толстая рукописная, шикарная книга. Позже, уже в Польше, мы с Колей сделали такую же историю дивизии. Так что уроки живописи пригодились. Так вот, кроме навыков рисования, у меня, как у ночника, постепенно развилась отличная зрительная память. Ведь ночью картой особо не воспользуешься. Поэтому прежде, чем лететь на задание, от нас требовали сдавать экзамен по знанию участка фронта. А ведь бывали участочки по 200 километров в одну и столько же в другую сторону. И вот генерал Виноградов вечером говорит: «Завтра туда-то летим, приготовь карту». — «Будет сделано». Конечно, ничего не делаю. Как-то он засек, что я картой не

пользуюсь. Прилетели под Чернигов, в корпус Савицкого. Он меня спрашивает: «Сколько мы с тобой летаем, а я не вижу, чтобы ты пользовался картой». — «Я все на память знаю. Мне достаточно посмотреть на карту, и я ее запомню». — «Такого не может быть. Надо тебя послать к истребителям». — «Я с удовольствием. Летать буду?». — «Нет! Будешь их учить ориентироваться». — «Этому научить очень трудно, я не пойду». Рассказал ему, как это делается. Говорю: «Давайте любую карту, я на нее посмотрю, а потом нарисую». Нарисовал. Он: «Да, у тебя талант, что ли?!» — «Да нет, мы же ночники. Нас этому сколько учили!» Как-то прилетели ночью на наш аэродром, где располагался штаб дивизии. Он мне говорит: «Жди». — «Может, я слетаю ночью на задание?» — «Нет. Хотя… и я с тобой!» — «Только с разрешения командира дивизии». Вылет нам разрешили. Полетели, вышли на цель. По моей команде он отбомбился, все, как положено. Когда возвращались обратно, вышел на Гомель, пару виражей сделал над своим домом. Прилетели, сели на аэродром. Он мне говорит: «Ты что, живого генерала хотел немцам показать?» — «Нет, там мой дом». Через пару дней он меня отпустил в полк. Потом началась Белорусская операция. Мы как род авиации заслужили большой авторитет. При прорыве линии фронта обрабатывали ближние тылы. Потом начали теснить немцев к Бобруйску, к реке Десне. Они отступали по шоссе и железной дороге. Нашей дивизии поручили разделаться с отступающими войсками. Мы стали их молотить. Всю ночь бомбили. А они же скученно на дороге стоят. После этого меня опять послали в штаб армии. Прилетела комиссия установить эффективность бомбовых ударов различных типов самолетов. Давали определенные цели и после обработки этих целей посылали комиссию, посмотреть результаты. Пришли к выводу, что после штурмовой авиации самая эффективная — наша. Под Бобруйском находился незанятый немецкий аэродром. Предложил командованию пятью самолетами высадить десант, который захватил бы этот аэродром, с тем чтобы потом перебросить на него штурмовики и истребители, которым не хватало радиуса действия. Командование приняло мое предложение. По-2 мог взять до шести человек с оружием. Под крылья подвешивали две обтекаемые капсулы, в каждую из которых свободно помещалось два человека, и в кабину штурмана еще два человека. На рассвете мы сели на поляночку, недалеко от аэродрома. Ребята вышли и пошли. Без стрельбы ликвидировали аэродромную команду. Только видим, машут: «Давай сюда!» Тут же сообщили в штаб армии. Прислали Ли-2 с горючим, а вскоре на аэродром села эскадрилья истребителей. Наступление продолжалось. За эту

операцию схлопотал еще один орден Боевого Красного Знамени.

Стали продвигаться вперед. Много делали дневных вылетов — возили наступающим, конно-моторизованным частям горючее и боеприпасы. Хоть летал на бреющем, но были и потери. Сбили Боброва Валентина. Он попал в плен, дважды бежал, потом вернулся. Вообще эти транспортные полеты были хуже, чем на бомбежку.

Дали нам бомбить переправу под Гомелем, а на завтра намечался штурм города. В нем у меня оставался дед, единственный родной человек, и отчим, который, когда я еще учился в институте, женился на женщине с ребенком, а потом у него еще две дочки родились. Судьбу никого из них я не знал. Подошел к командиру полка: «У меня родственники в Гомеле. Можно мне туда съездить на попутных?» — «Нет, еще опасно. Возьми наш «газик» с нашим шофером и поезжай». Воттакой командир! Мы поехали. Шофер — хохол Микола. Подъехали к мосту, он взорван, а река в этом месте чуть ли не в километр шириной. Понтонный мост в две доски. Я пошел, посмотрел. Говорю: «Микола, плавать умеешь?» — «Нет». — «Тогда сиди, жди меня здесь». — «Нет, с вами пиду. Командир сказал, глаз с вас не спускать». И вот мы вдвоем с ним пошли по этому мосточку. Доски хлюпают. Страшно. Я-то плавать умею; спортсмен. Страшно за шофера. Перешли благополучно. Город нельзя узнать — развалины. Пришел на свою улицу. Дом сгорел. Развалины дымятся. Микола, добрая душа, говорит: «Товарищ командир, не горюйте. Давайте выпьем». Достает фляжку. «Не буду я пить». Куда делись мои родные? Сел на бревно. Смотрю, с другой стороны подходит солдатик. Воротник стоймя стоит. Остановился, смотрит на развалины. Думаю: «Чего он встал?» Пошел посмотреть — стоит отчим. Ой… Я, как пацан, заплакал. Вот сейчас говорю и… слезы наворачиваются. Он рассказал, что всех отправил в тыл, в Казахстан. Там его призвали в железнодорожные войска, поскольку до войны был железнодорожником. И вот он, лейтенант желдорвойск, отпросился навестить свой дом…

Вышли к Висле. Южнее и севернее города нашим удалось захватить два плацдарма. Мы сначала их обслуживали, помогали ребятам. В августе началось восстание в Варшаве. Начались пожары. Немцы поджигали дома. Восставшие разбились на группы, и наша задача была как-то их поддерживать. Американцы тоже поддерживали. Они вылетали из Англии, бомбили Берлин, потом выходили на Варшаву, сбрасывали грузы и шли на Полтаву. Там заправлялись и возвращались обратно через Берлин на Лондон. Но как они бросали? Посылки, которые они бросали

на парашютах, мы подбирали у себя на аэродроме, который находился километрах в восьмидесяти от города! В этих посылках были спальные мешки, одежда, консервы мясные — дрянь, никому не нужная. Консервы еще куда ни шло, а одежда… зачем им эти курточки? Рокоссовский встряхнул Руденко — организуй снабжение. Распределили город по полкам дивизии. Шустро, буквально за пару дней, оборудовали подвеску парашютов на наши бомбодержатели и стали возить медикаменты, боеприпасы, харч. Даже противотанковую пушку туда сбросили, предварительно разобрав на три части. Так с трех самолетов и бросали. Парашюты бросали со ста метров, максимально — с двухсот. Они сразу раскрывались, поскольку были подвешены на аварийных стропах. Я и Леша Мартынов, два аса, таким же способом бросали туда десантников. Как-то командир полка подозвал меня после первого ночного вылета, говорит: «Сейчас тебе будет другое задание». Подводит высокого здорового парня в комбинезоне. От него слегка несет водочкой: «Сбросишь его на площадь Велькитского». Я тогда Варшаву знал лучше, чем сейчас Москву. Это закон. Новая цель — новая зубрежка. Спрашиваю: «Прыгали когда?» — «Не первый раз, не бойся». — «Ну хорошо, но мои команды строго выполнять». Взлетели, пошли на 80–100 метров максимум. Город горит. Дым ест глаза. Еле-еле ориентируюсь. По мне стреляют. Вышел на эту площадь, ее дымом закрывает, а он уже вылез на плоскость. Я говорю: «Стой! Зайду еще раз». — «Хорошо, но я останусь на плоскости». Еще раз зашли чуть повыше. Вышел опять на эту площадь: «Пошел!» У него тут же парашют открылся, и весь огонь, который был по мне — на него. Пули проходят через купол. Вернулся на аэродром, докладываю, что задание выполнил, огонь страшенный, парашют простреливался насквозь. В тот день Леша Мартынов и Яков Ляшенко тоже бросали парашютистов. Проходит день, два — никаких известий. Я уже не нахожу себе место от тревоги. Если ребята погибли, мне трибунал — сбросил к немцам. Хожу чернее тучи, летать неохота. Пришел после какого-то вылета. Встречает сам командир: «Танцуй! Связь пришла из Варшавы. Все живы, радиста ранило в ноги и рацию повредили, поэтому не было сообщений». После войны я присутствовал на какой-то встрече в Доме журналистов. Шел разговор о Варшавском восстании. И вдруг выступает Иван Колос, бывший тогда разведчиком ГРУ, и рассказывает о том, как его сбросили летчики в Варшаву, как все там произошло и как они оттуда вышли по канализации к Висле. Я говорю: «Да это же я тебя туда бросал!» Он меня узнал. Вот такая у нас встреча с ним получилась.

Взлетают ночные бомбардировщики.

В январе 45-го начали мы продвигаться на запад. Всякое было. У меня десяток благодарностей от Верховного за освобождение и взятие всяких разных городов. Под Познанью мы базировались на немецком аэродроме. Познань наши войска не могли взять. Долго с ней возились, а потом командующий допер и послал нашу дивизию работать днем. Мы слетали, доложили, что зенитный огонь слабый, и к нам хлынула вся пресса и все начальство. Ну это понятно — почти безопасный боевой вылет. Я много раз хулиганил за войну. Делал не то, что полагается, но то, что нужно, с моей точки зрения. На По-2 бомбить с пикирования нельзя, потому что подвешенные под фюзеляжем бомбы могут задеть перекладину шасси. К тому же сотки вешали только под фюзеляж, поскольку это самое крепкое место, а под крылья можно было пару пятидесятикилограммовых бомб. Но тут задача была — точно поразить равелин. Чтобы увеличить вероятность попадания, я решил бомбить с пикирования. Попробовал — нормально. Ребятам перед вылетом сказал: «Делай, как я, только без трепа». Пошли. Шли, как положено, строем, клин на 1500 метров. Перед Познанью дал команду перестроиться в правый пеленг. Вышли на цель, переворот через крыло и в пикирование. Отбомбились точно. Оборачиваюсь — все, как один, идут за мной. Стал уходить от цели, а там нас ждут два «фоккера». Нас должны были прикрывать истребители, но где они. Что делать? Встать в круг? Не тот у нас огонь. Дал команду разойтись. Все шмыг в разные стороны. Пока они сообразили, за кем гнаться, наши успели разбежаться. Одного все-таки они прихватили. Он, правда, не упал, а сел. Я тут же сел рядом. Штурман и летчик были ранены. Их я посадил в заднюю кабину, а мой штурман встал на

крыло и так стоял, пока мы не прилетели на свой аэродром. Как это восприняло начальство? Оно не знало. Мы же не говорили. Зачем?

Еще летом 44-го нам дали задание разбомбить железнодорожный ферменный мост, чтобы отсечь немцев от Бобруйска, не дать им уйти. Летаем каждую ночь, несем потери, а мост целый. Бомбы либо пролетают между ферм, либо оторвет какой-нибудь кусочек, днем его заварят, и все. С технарем обсудил это дело. Добыл где-то стальной трос. Оружейники две сотки связали тросом, закрепили. Ребята бомбят мост, а я пошел низом, метров на пятьдесят, чтобы не промазать. Включил АНО — и на мост. Те перестали бомбить, отошли, увидев, что кто-то идет с фарами. Я зашел. Сбросил. Взрыв — фермы нет, и мы ушли. Я боялся, что меня накроет, но ничего. Ребята прилетели: «Какой-то чокнутый бомбил с включенными фарами». Мы молчим, какой там чокнутый, незнаем. Главное — мост взорван. Если бы командир узнал, он, не то что на 10 суток, усадил бы меня на месяц.

Из Познани вырвалась большая группа немцев.

Прорываться они стали не на запад, а на восток и вышли на наш аэродром. Надо сказать, что на аэродроме стояло много брошенных немецких самолетов. Мы, а особенно техники, по ним лазили, смотрели что-как, снимали и разбирали вооружение. По границе аэродрома проходил лес, откуда немцы открыли огонь. Технари ответили им пулеметным огнем из тех самых трофейных пулеметов, что с самолетов сняли. По тревоге было поднято БАО. Всем: и официанткам, и поварихам, и портнихам, по винторезу выдали — и в цепь. Немцы же умные, они прикинули, что несколько крупнокалиберных пулеметов могут быть у подразделения не меньше батальона, и стали отходить. Наше начальство успело сообщить о нападении. С соседней станции двинулись танки с эшелона, стоявшего под разгрузкой. Причем у них не было снарядов. Они преградили путь этой колонне, а подошедшая пехота взяла их в плен практически без выстрелов. За этот бой БАО был награжден орденом Красного Знамени. Это, наверное, единственный в армии краснознаменный бао.

Перед наступлением на Берлин нам дали коридор прохода над линией фронта шириной всего двести метров. Возвращаясь с задания, мы с Колей не пошли через этот коридор — сто километров до него, потом сто обратно. Ну его к черту! И попали в артподготовку. И знаешь, я не жалею — такая красота! Внизу бьют орудия, сверху «Катюши», а мы между ними. Я только потом Кольку ругал: «Вот видишь, сократили путь, а теперь хлопнет какая-нибудь «Катюша» по морде». — «Не. Своя! Не должна».

Когда началось наступление, мы поддерживали передовые части. Бомбили укрепленные районы, мосты на Шпрее. Помню, какое-то здание в самом Берлине бомбили. Много пришлось летать на разведку. В одном из последних вылетов я пошел севернее Берлина на запад. Коля вдруг заметил «Хеншель-126», такой же тихоход, как и мы, который шел на 100 метров выше нас. Я оглянулся: «Коля, шмальни его, что ли». — «Война, считай, закончилась, пусть живет». Не стали стрелять, и он тоже отвалил без выстрелов. Посмеялись, что летел мирный парень, хорошо. Возвращаемся на свой аэродром. Заходим. Обычно старт обозначался одним-двумя фонариками, а тут полный старт еще и посадочный прожектор нам включили. Думаю: «Точно война окончилась, раз такой старт зажгли». Включил фары. И вдруг смотрю, шары желтые катятся. Коля орет: «В хвосте, зараза!» И пошел отстреливаться — «фоккер» зашел в хвост, но промазал. Коля тоже промазал. Сразу отвернул на наши аэродромные батареи. Они начали долбить — не знаю, сбили или нет, а я уже зашел без парада. Сел. Вот такой последний день войны. Надо сказать, что в последние дни ребята уже со мной летать не хотели. Вся дивизия сидит, а если полет на разведку, то обязательно меня пошлют.

— Не хотелось до 1000 долетать, чтобы был ровный счет?

— Я же не считал. Это потом уже я узнал, сколько вылетов сделал. Как и потом, в полярной авиации. Прошел я от начала, от второго пилота, пилота третьего класса и до пилота первого класса, до инструктора. Как-то прикинул — 23 с лишним тысячи часиков. Много летал и, наверное, хорошо летал, потому что стал «Почетным полярником», наградили орденом — «Веселых ребят» подбросили. Что за орден? Это орден — «Знак Почета».

— Из тех двенадцати выпускников-отличников кто-нибудь остался в живых, кроме вас?

— Да. Немного, но остались. Полк за войну потерял чуть больше половины летного состава. Это очень немного. Я считаю, это заслуга нашего командира Анатолия Александровича Меняева. Он воевал еще на Халхин-Голе и в Финляндии. Был ранен и после госпиталя принял полк. Командир он был отличный. Очень хорошим был комиссар Терещенко. Кроме того, штурманский состав полка был практически целиком из нашего училища. Штурман полка у нас в училище преподавал навигацию. Начальник штаба — преподавал тактику. Штурман эскадрильи — штурман училища. Поэтому когда мы начали работать, то от них была большая помощь. Они нам свои знания передавали, рассказывали, помогали, сами разрабатывали тактические приемы. И мы мужали у них на глазах, учились. Как-то раз

штурман полка полетел с командиром нашей эскадрильи Борщевым. Они шли в облаках. Летчик не справился с управлением, и они вошли в штопор. Выскочили из облаков, и где-то на высоте 100 метров он выровнял самолет. Штурман ему так с язвинкой говорит: «Ну и шутник же ты!» Так и пошла эта фраза у нас как анекдот. После этого стали заставлять летать вслепую. Более того, штурманов стали обучать летному делу, чтобы, если летчика убьют или ранят, мог бы привести самолет. И такие случаи были. Моего друга Борю Обещенко убили в воздухе, а его штурман Коля Зотов привел самолет на аэродром. Я очень тяжело переживал смерть Бориса. Он пришел в полк, когда я только начал летать самостоятельно. Мы же молодые и все время старались друг другу доказать, кто лучше. Друзья мы были не разлей вода. Мне он очень нравился. Спокойный, вдумчивый, острый на язычок. Играл на гитаре и хорошо пел. Когда он погиб, его гитара по наследству Яше досталась, тоже хорошему летчику. Помню такую сценку. Нам дали задание помочь перебазировать полк истребителей. Технари с летчиками улетели на новое место, а весь оставшийся контингент надо перевести на новый полевой аэродром. Атам как раз пришло пополнение, молодые летчики. Прилетели мы туда с гондолами для перевозки людей. Нас эта молодежь окружила, смотрят — никогда же не видели. Начали насмехаться: «Тоже мне, летчики! Корзинки какие-то прицепили! Вот мы — истребители!» Боря встал около крыла, достал гитару, начал что-то наигрывать. Лето. Распахнулся комбинезон, а у него грудь в крестах. Эти салаги, которые только что пришли, они же орденов-то не видели. Извинились за свое поведение. Один говорит: «Товарищ лейтенант, вы же герой!» — «Салага, будешь и ты героем».

Их послали снимать аэродром Бобруйска, занятый немцами. Они вышли на цель, сняли его, а штурман говорит: «Давай еще разок зайдем, вдруг не получился снимок». Зашли. И в это время и зенитки, и истребители на них… Они все равно успели сделать второй снимок. Штурман видит, что Боря упал с сиденья. Взял управление и привел самолет, посадил.

Перед этим вылетом мы с Борей шли вместе на аэродром через пшеничное поле по узенькой дорожке. И вдруг Борис поворачивается ко мне: «Дай мне твою зажигалку». — «Зачем?» — «Давай обменяемся». — «Ты чего придумал?» — «Убьют меня». — «Хватит ерунду говорить!» Поругались. Приходим на КП. А в это время полк отдыхал, только некоторые экипажи ходили на разведку. Зачитывают боевое задание. Бориса не называют, он снят. Я ему говорю: «Вот видишь! Убьют! Говорил тебе, дураку! Иди спать, тебя Тоська ждет». — Подруга его. Хорошая такая

девчонка. — «Ладно, провожу тебя, пойду домой». Мы пошли своим маршрутом. Когда я вернулся, захожу на КП с докладом. Смотрю, на нарах на КП лежит на спине Боря, глаза закрыты, весь в крови. Штурман рассказывает: «Я попросил зайти на второй заход. Начали вовсю долбить зенитки, и истребитель еще свалился». Осколок от снаряда попал ему в голову. О спасении даже и речи не было, и он вскоре умер. Через несколько часов приехал командир дивизии Борисенко, ужасный самодур. Спрашивает: «Сняли бобруйский аэродром? Можно докладывать, чтобы посылали туда штурмовиков?» Командир говорит: «Должны вот-вот принести результат. Еще не расшифровывали пленку». — «Что ждать?! — Увидел меня, пальцем тыкнул: — Давай его и пошлем». Говорю: «Я готов». — «Где самолет Обещенко? — Идем к самолету Обещенко. — Залезай, лети, снимешь». Я говорю: «На этом самолете не полечу». — «Почему? Ты что, с ума сошел?! Я приказываю». — «Я не выполню ваш приказ. Это самолет друга. Я не сяду в его кровь». — «Пристрелю тебя на месте». И за пистолет. И я за пистолет. Командир полка встал между нами: «Товарищ генерал, это был его лучший друг, поймите». Я говорю: «Полечу на любом самолете, даже на своем, у меня он тоже оборудован для фотосъемки». И тут прибегают из фотолаборатории — снимки прекрасные! Командир полка: «Отпустим его, пускай идет отдыхает». Вот командир! Другой бы на его месте, раз генерал приказывает, валяй! А этот нет. Тоже своей карьерой рисковал. Очень хорошие были командиры.

— Как относились к потерям товарищей?

— Когда это происходило на глазах, остро переживали. А когда просто не вернулся с задания… Не вернулся Герасемчук. Под кашу 100 граммов… Боря, помню, поднялся: «Выпьем за ребят, которые сейчас погибли, пусть у нас останутся в памяти навсегда! За друзей!» Как ни странно, гибли всегда хорошие ребята.

— Обучались летать в прожекторах?

— Да. Командир полка по своей инициативе приказал всем учиться летать в прожекторах. Когда летчик попадает в прожектора, мало того что он теряет пространственное положение. Чувство такое, как будто тебя раздели и голым выставили напоказ. Вот такое чувство страшного смущения. От этого человек начинает делать все быстро, неправильно и в результате гибнет. Попросили ребят с приводного прожектора (его использовали для ориентировки, когда возвращались с задания. Ночь, темно, не видно ни фига, ориентироваться, особенно весной, тяжело очень, внизу ни черта не разберешься — все черное). Возвращаешься с задания, моргнул несколько раз

АНО — готов. Учебный прожектор берет и ведет, а ты выкручиваешься, маневрируешь, делаешь все, чтобы вырваться, и в то же время привыкаешь, учишься. И вот в этом прожекторе разбился экипаж. Лихой летчик, бывший истребитель, кипящий, боевой цыган Паша Темный погиб, а его штурман Сережа Краснолобов жив остался. Потом он нам рассказывал: «Я ему говорю, надо войти в прожектор, командир же заставил». — «Я истребитель, какой прожектор, плевать хотел, это вам, салагам, надо». — «Раз ты истребитель, зайди, покажи свое «я». Видать, он зашел и обалдел. Потерял пространственное положение, понесся к земле и врезался. А прожектор, думая, что это у него такой маневр, вел его до земли. Летчик насмерть, а Серегу выбросило метров на 30 из самолета. Хорошо, что зима, попал в сугроб, остался жив и даже не оцарапан. Я присутствовал при разговоре командира и комиссара. Командир за голову взялся: «Боже мой, я виноват. Зачем я это придумал! Убил хорошего летчика-истребителя». Комиссар, сам хороший летчик-бомбардировщик, подошел: «Толя, ты спасаешь жизнь остальным. Ты их тренируешь, учишь. Продолжай тренировку. Дай команду, мы с тобой вместе полетим». — «Никифорович, я лететь не могу». — «Ну ладно, полетишь у меня пассажиром». Вот два таких парня, один к одному, блестящие.

— Как был оборудован старт?

— Громкое название «старт». Два фонаря типа «летучая мышь» у «Т» и два для ориентировки до конца полосы. Все. Под Курском сделали ложный аэродром. Там стояли самолетные макеты, фонарики горели, как положено, машина ездила. Немцы один раз его бомбили. Они поняли, что есть ложный аэродром, и выбросили диверсанта с тем, чтобы найти настоящий и поставить на нем приводную радиостанцию. Хорошо, технари увидели, что человек ходит по аэродрому. Вызвали смершевца и автоматчиков. Взяли его, когда он устанавливал маячок.

— Бывало, что по своим попадали?

— Один раз тоже на Курской дуге у нас кто-то отбомбился по своим. Бросил две бомбы, которые упали Рядом с зенитной батареей. Хорошо, что никого не Убил. По времени и месту выходило, что это я бросил.

А мы шли с разведки, и бомб у нас уже не было. Но доказательств нет. Хоть плачь, доказать ничего нельзя, и нас чуть не под суд. Пошел к командиру полка: «Пожалуйста, раз ходят слухи, что это мы отбомбились, моего штурмана к другому летчику, а мне каждую ночь другого штурмана. Посмотрим, как мы летаем и как бомбим». Вот так с неделю полетали, пока угомонились такие разговоры. Штурмана со мной уже

отказывались летать: «Черт, в самое пекло лезет! Ну его, летать с ним!» Только под конец войны штурман Дима Тарабашин признался, что ему показалось, что они на переднем крае немцев…

— Случаев трусости в полку не было?

— Откровенной трусости нет. Был у нас один… как-то это смехом все отошло… В общем, высокий красавец летчик, из нового пополнения, но уже стал стариком. Он готов был на любое дежурство, куда угодно, болел чуть ли не через неделю — короче, сачковал. У всех несколько сотен вылетов, а у него пару десятков. Под Курском командование приказало сделать удар по маленькой железнодорожной станции далеко за линией фронта. Первый раз, когда пошли, станцию не смогли найти. Второй раз полк повели командир полка и штурман полка. На всем протяжении пути они бросали зажигалки, по которым, как по «маякам», шли остальные экипажи. Вышли на станцию, разбомбили ее в пух и прах. Вернулись все, кроме этого Румянцева. Вдруг почти на рассвете прилетают. Оказывается, он отошел в сторонку, а поскольку ночь была лунная, светлая, легко выбрал какое-то поле и сел. Что он говорил штурману, я не знаю. Видимо, что барахлит мотор. Сделать вид, что с мотором не в порядке, на По-2 ничего не стоит, можно просто сектором высотного корректора подергать. Оказалось, за этим полем деревня. Они пошли в эту деревню, узнать, куда они сели. А в деревне немцы! Хорошо, что они не выключили двигатель, взлетели, взяли курс, пришли на свой аэродром, сели. Хоть он и сачковал, но так до конца войны и «летал».

— По количеству вылетов в полку кто-нибудь вас опережал?

— Пожалуй, у меня больше, чем у других. Второй — Леша Мартынов, у него вылетов на сто меньше. У штурманов, которые со мной летали, налет тоже будь здоров, и грудь в крестах. И Коля Пивень, и Коля Кисляков, И Коля Ждановский, который погиб. Тоже, как и Боря, пришел со мной прощаться… Меня назначали заместителем комэска, а он был штурманом моего звена. Его перевели штурманом звена в другую эскадрилью. Перед очередным вылетом он пришел ко мне прощаться. Я говорю: «Ты с ума сошел!» — «У меня предчувствие, что погибну». — «Перестань, полет пустяк — на передок слетать, рядышком, погода хорошая. Не бойся!» — «Спасибо за добрый совет, попробую, может, действительно выживу». — «Иди, ни пуха ни пера». Ну и чего? Единственная, вот такусенькая тучка подошла к нашему аэродрому. Молодой летчик, который только начал летать, влез в эту тучку, потерял пространственную ориентировку и врезался в землю. Самолет взорвался на своих

бомбах. Хоронить нечего — воронка…

— Что делали с вещами погибших?

— Какие там вещи?! Амуниция на себе. Если оставались ордена, это отсылали. А так чего? Портянки послать?!

— Какое у вас лично было отношение к немцам?

— Две воющие армии. Противник, и все. Ненависти у меня не было. Откуда? Просто противник, которого надо уничтожить. Под Сталинградом, когда мы блокировали немецкие аэродромы, летали с аэродрома подскока, находившегося в трех-четырех километрах от линии фронта. Как-то к нам на аэродром пожаловал Фокке-Вульф-200. Командир полка, видя, что заходит самолет, дал цветную ракету. Тот включил фары, выпустил шасси и сел. На пробеге врезался в земляной вал. Самолет разбит. Летчик сломал ногу. Они летели к Паулюсу, но заблудились. Сделал круг, тут старт зажгли, и ракета оказалась условной. Летчик рассказал, что они прилетели из Африки. Садился где-то чуть ли не в Киеве. Дозаправились, взяли груз и сюда. Штурман все переживал, что их убьют. Кто их будет убивать? Мы тогда здорово голодали. На аэродром подскока нам привозили или чай, или кофе с сухарями. Так мы им кофе свое отдали. Они же пленные. Их тут же отвезли сначала к себе на аэродром. Потом связались со штабом фронта и отвезли этот экипаж в штаб фронта. Раненого командира еще несли на носилках. Стали смотреть самолет. Он вез офицерам посылки. В них было шерстяное и шелковое белье, теплая куртка и штаны, немного шоколада, конфет и блок сигарет и по две-три банки свиной амери-канской тушенки. Мы все реквизировали. Стали жрать эти консервы.

— Применялся ли выход на цель с убранными оборотами двигателя, с тем чтобы меньше было слышно шум мотора?

— Нет. Это сказки. Обычно никаких маневров двигателем не делали, это ни к чему. Втихаря все равно не подойдешь. У них же не просто уши, а звукоулавливатели, стрекоза летит, они ее слышат. Это ерунда. Единственный случай в нашем полку, когда выполнялся полет с приглушенным двигателем, был в Сталинграде. Когда немцев окружили, пришла телеграмма: установить на самолете громкоговоритель, чтобы зачитать немцам ультиматум. И вот на таком самолете летчик Коля Ширяев, и штурман Лев Овсищер, замполит моей эскадрильи, летали. Вот в этих вылетах передача велась с приглушенным двигателем. Мы этим приемом не пользовались ни разу.

После войны Лев подвизался молитвами, уехал в Израиль. Из бывшего комиссара эскадрильи стал ребе… Мы с им дружили, хотя поначалу крепко повздорили, и он меня упек на 5 суток

«губы». За что? Он дурак, и я дурак. Он молодой, только окончил училище, но — старший лейтенант, политрук, а я сержант. Его назначили в полк комиссаром нашей эскадрильи. Стояли мы в деревушке под Медынью. Весна, распутица. Мы разгребали мусор около дома, где расположились. Идет наш комиссар, останавливается: «Вы и вы — почистить общественный сортир». Я встаю, говорю: «А вы, вы и вы пошли вон отсюда». Обменялись любезностями. Он говорит: «Я тебя посажу». Ну тут я послал его как можно дальше. Он пошел к командиру и арестовал меня на пять суток за оскорбление офицера. Как я сидел «на губе»? По утрам ребята отдают свой паек. Чтобы я не скучал, мне приносили всякую литературу. Вечером начинаются полеты. Солдат с винторезом ведет меня на старт. Я иду на задание. Возвращаюсь, опять меня с винторезом ведут «на губу». Ребята сложили частушку. «Михаленко, наш пилот, тоже на «губу» идет, потому что без «губы», ну не туды и не сюды!» Прошло какое-то Время, я еще был командиром звена, а тут пришел приказ Верховного ликвидировать институт комиссаров.

В эскадрильях эту должность убрали. И вот мой «противник» пришел ко мне в качестве рядового штурмана. Приходит и докладывает: «Прибыл в ваше распоряжение». — «Хорошо, пополнению всегда рады». — «Может, мне подать рапорт в другую эскадрилью?» — «Слушай. Будешь хорошо летать, и тут тебе будет хорошо! Мы все люди, солдаты, воюем. Ты меня прости. Я тебя уже простил. Мы погорячились тогда». Поток стали друзьями. Он хорошо летал…

— Какую бомбовую нагрузку брали?

— Стандартно — двести килограммов. Но, как правило, брали больше. Триста возили, а вот четыреста, пожалуй, нет. Вот когда возили пушку в Варшаву, у нее один ствол, наверное, больше 400 килограммов весил. Возили мы шесть человек с оружием, а это почти 500 килограммов. К концу войны к нам стали поступать самолеты с новыми форсированными моторами. Скорость выросла. Обычно летали на 100 километров в час, а с этими моторами — 120–130 спокойно ходили. Можно было и нагрузку побольше взять.

— В полку были самолеты, оборудованные дополнительным баком?

— Были. Они использовались как разведчики и для сброса десантников. На таком самолете можно было шесть часов продержаться в воздухе. Помню, мы стояли недалеко от Минска-Мазовецкого. С этого аэродрома я летал под Кенигсберг выбрасывать диверсанта. Километров 400 только в одну сторону! Причем диверсант был немец, здоровый дылда в форме обер-

лейтенанта. У него рюкзак за плечами, впереди сумка одета и парашют вдобавок. Я командиру говорю: «А он меня не пристрелит в воздухе?» — «Нет, у него это уже десятое или двенадцатое задание. Он даже по-русски уже кое-чего лопочет. Но все равно будь осторожен». Я ему показал, как влезть в кабину штурмана. Он стал устраиваться. Я взял аварийный фал и пристегнул его к борту. Он говорит: «Не надо, я сам». — «Я отвечаю за вас и не хочу, чтобы меня судили, если» то-то не так. Вы обязаны выполнять мои требования».

Взлетели. Недалеко от Кенигсберга был лес, а в нем небольшая поляна, на которую я должен был его вбросить. Одному без штурмана ее найти… Выполняли же мы такие задания… С ума сойти! Нашел эту полянку. Лунная ночь, все хорошо видно, сделал кружок, посмотрел окрестности, вроде все тихо. Он вылез, встал на плоскость, прижался ко мне лицом. Я кричу: «Прыгай». Он мне что-то хотел сказать, но я его почти столкнул… Развернулся домой. А когда летел, этот чертов аварийный фал перехлестнул через стабилизатор, самолет стало валить. Я тянул, тянул — сил нет. Отстегнул ремень, пристегнул к ручке, держу… Прошел почти весь путь, а горючего мало, как бы не сесть на вынужденную. Потом вижу — горит ночной старт. Я сел, заруливаю, выключаю двигатель. Смотрю — одни бабы бегают: «Девушки, у вас заправиться можно?». — «Ты откуда?» — «45-й гвардейский ордена Суворова…» и так далее… Оказывается, сел в 46-й гвардейский полк. Я тогда знал, что есть женский полк. Знакомые по аэроклубу девки туда пристроились — Галя Докутович, Подина Гельман. Какое отношение к женскому полку было? Коллеги. Девчонки летали очень хорошо. На юге очень много налетали. Летали недалеко, но очень много. Героев им давали отнюдь не за красивые глаза. Кстати, ярких красавиц там, пожалуй, и не было…

— Какое максимальное количество вылетов делали за ночь?

— Двенадцать. Это под Сталинградом. На пределе сил, да еще голодные…

— Выполнялись ли полеты на задание строем?

— Один раз летали. Для этого на самолеты ничего дополнительно не устанавливали, и так прекрасно можно ориентироваться по выхлопу. Они светят, как незнамо что. У нас ставили приспособления для уменьшения их заметности. Выполняли мы так называемый «звездный налет» на аэродром севернее Варшавы. Причем в нем участвовали все ночные полки 16-й воздушной армии. Каждому подразделению выделялись своя высота, боевой курс и время. Разница в эшелонах была всего сто метров, а интервал между заходами две-три минуты. Вот тут мы

взлетели, построились и пошли, потому что растягиваться нельзя. После бомбежки все разошлись по домам без строя — боялись истребителей, дело шло к рассвету.

— Парашюты у вас были?

— Да. Мы летали с парашютами. А вот привязными ремнями я не пользовался ни плечевыми, ни поясными.

— Применялся ли фотоконтроль бомбометания?

— Да, если на цель ходил полк. Причем делали снимок до и после бомбометания. Оба снимка делали разные экипажи. Самолеты-разведчики также были оборудованы фотоаппаратами — плановым и перспективным. Плановый фотоаппарат устанавливался в фюзеляже, а перспективную съемку делали с рук здоровой камерой.

— На какой высоте выходили на цель?

— Как правило, боевая высота задавалась в зависимости от цели. В среднем бомбили с 750 метров.

— Не возникало желание перейти в другую авиацию?

— Желание все время было. С удовольствием бы пошел на хороший, современный самолет. Дела самолет делал большие, а сам самолет — маленький. Разве это самолет?.. Приборов ни фига, только указатель кренов «пионер», высотомер, скорость. Скорость маленькая, это и помогает, и мешает, потому что не хватало давления и приборы очень неустойчиво работали. Хотя такого ощущения, что вырос из этого самолета, у меня не было. Задания были очень разнообразные, и одно сложнее другого. По тем временам мы были единственные, кто мог летать практически в любую погоду и в тумане, и ночью. Через много лет я уже летал на «иле», прилетел в Дудинку на Енисее. Начальник порта пришел и просит: «Слушай, знаю, что ты летал на По-2. У нас дежурный летчик заболел, а сейчас прошли выборы, надо собрать бюллетени по округе. Слетай, собери!» Подумаешь, слетаю, соберу. Показали по карте, куда лететь. Сел в самолет на лыжах, полетел по этим точкам, собрал бюллетени. Не задумываясь, садился на площадки у деревень. Прилетаю в Дудинку, закончив работу, захожу на посадку. Сесть не могу. Полоса полтора километра, а он, зараза, не садится. Я забыл, что я должен сделать, какая у него посадочная скорость. Все эти «пустышки» облетел, садился нормально, а тут полоса — я сесть не могу. Пару раз зашел так, в третий раз думаю, фиг с ней, уберу газ, сама сядет. Убрал газ, сама села, заруливаю. Только тогда я подумал: «А как же мы в войну-то летали?»

Овсищер Лев Петрович, штурман 901-го (45-го гвардейского) АПНБ

Родился я в 1919 году, в небольшом местечке Богушевск, расположенном между Оршей и Витебском. Отец мой был председатель артели ломовых извозчиков. В 1926 году наша семья переехала в поселок Яново, отец работал там на стоительстве завода. В 1936 году я закончил школу-десятилетку, год проработал на заводе, и после поехал в Москву, в надежде осуществить свою заветную мечту — стать летчиком. Поступил учиться на вечернее отделение Института гражданского воздушного флота. Вечером учился, а днем работал техником-мотористом в Центре переподготовки авиационных кадров Московского управления ГВФ. Когда я приобрел некоторый опыт в эксплуатации авиатехники на земле, мне начали поручать более сложную работу, и вскоре я стал летать бортмехаником. В октябре 1940 года меня призвали в армию. Направили по моей просьбе в летное штурманское училище в городе Чкалове.

— Где вас застало известие о начале войны?

— День 22 июня 1941 года начался в училище как обычно. Нас, курсантов, рано утром вывели на аэродром для выполнения учебно-тренировочных полетов. Погода была ясной, ветер слабый, вроде все благоприятствовало успешному выполнению упражнений.

Одна группа курсантов находилась в воздухе, выполняя полет на самолете ТБ-3 по маршруту с последующим бомбометанием на полигоне. Мы сидели под плоскостью самолета, ожидали своей очереди на вылет. Вдруг, вместо команды на взлет, поступило приказание: все полеты прекратить и всему личному составу явиться на митинг в клуб комсостава. Митинги для нас были делом привычным, их проводили во множестве и по любому поводу. На трибуну поднялся начальник училища и сообщил о немецком нападении на нашу страну. Наступила тишина на несколько минут. После на трибуну поднимались летчики и курсанты, клятвенно заверяя своих товарищей, что не пожалеют жизни ради победы над врагом. Сомневающихся в нашей скорой победе не было…

Сразу резко возросли нагрузки на курсантов. Торопясь быстрее закончить учебную программу, мы занимались по девять часов в классах, и еще четыре часа отводилось на самоподготовку. В конце июля мы закончили всю программу и ждали госэкзаменов, большую часть времени находясь на аэродроме,

тренируясь в бомбометании. В начале августа меня вызвали вместе с двумя другими курсантами к начальнику политотдела училища. Мы, трое, к тому времени уже были коммунистами. Начальник, усадив нас за стол, задал каждому по несколько незначительных вопросов, а затем сообщил — что нас выпускают из училища без экзаменов и направляют на специальные курсы комиссаров эскадрилий в город Энгельс. Там в это время размещалось эвакуированное из Смоленска Военно-политическое училище имени Молотова, при котором эти курсы и создавались.

В Энгельсе мы проучились всего три месяца. Уже в начале ноября нас направили в Новосибирск, где происходило формирование авиаполков для фронта. Дорога была долгой и мучительной. В Новосибирске приказом по округу нам присвоили звание политруков и распределили по частям. Я был назначен в полк ночных бомбардировщиков, укомплектованный самолетами У-2, срочно формировавшийся для отправки на фронт. Нашитых на рукаве гимнастерки «звезд» политруков у нас не было.

— Вы готовились воевать на тяжелых бомбардировщиках, а тут попали в «малую» авиацию. Какие были ощущения после распределения?

— Вначале я, как, впрочем, и остальные мои товарищи, был огорчен, что попал в такой полк. Но вскоре мы этот самолет полюбили.

Такие полки создавались по решению Верховного командования не отхорошей жизни. Ими предполагалось на короткое время заполнить некую брешь в бомбардировочной авиации, пока не поступят новые самолеты. Но впоследствии самолеты У-2 зарекомендовали себя в боевых условиях с самой лучшей стороны, были весьма эффективны и до последнего дня войны успешно выполняли самые разнообразные боевые задания. Даже когда появилась возможность заменить их более современными самолетами, этого не сделали.

Хотя про себя лично скажу, было у меня желание воевать на штурмовике Ил-2, я не хотел оставаться в нбап. Но обстоятельства сложились так, что всю войну я воевал на По-2.

— Сколько вылетов вы совершили за войну?

— Сделал 670 вылетов, из них 345 вылетов на бомбардировку войск противника. Остальные — на разведку, на выброску диверсантов, полеты к партизанам и окруженным частям и прочее.

— Ваши первые фронтовые впечатления?

— Первые неуверенные боевые вылеты, впервые испытанное чувство грозящей тебе настоящей смертельной опасности, первые успехи в бою, одним словом, целый калейдоскоп впечатлений.

Когда я прибыл на фронте, мне еще не исполнилось двадцати двух лет. Помню, как в декабре месяце на наш аэродром в Спас-Загорье был совершен налет немецкой авиации. Это дикое ощущение беспомощности и страха у сильных мужчин, распластавшихся на земле под разрывами бомб. Как раз накануне я провел беседу со своими подчиненными об инициативе и смелости в бою и невольно себе представил их иронические улыбки и смешки после авианалета по поводу того, как комиссар, не поднимая головы, лежал под бомбежкой, уткнувшись лицом в снег. В перерыве между очередным заходом немецких бомбардировщиков я вскочил и бросился к самолетам, стоящим на опушке леса. Залез в кабину одного из них и из турельного пулемета открыл огонь по немцам. Следующий заход немецких самолетов пришелся уже на самолетную стоянку, а не на взлетную полосу. К счастью, потери оказались незначительными.

При разборе в штабе я получил выговор от комполка Меняева за ненужную инициативу, позволившую противнику открыть место стоянки наших самолетов. Вот тебе и личный пример…

Первые вылеты полка сопровождались очень высокими потерями. Мы только учились воевать.

Зимой сорок второго мы оказывали поддержку группе войск генерала Ефремова, сражавшейся под Вязьмой в немецком тылу.

Речь идет не только об ударах с воздуха по немцам. Мы также доставляли войскам, находящимся в окружении, боеприпасы и продовольствие, вывозили раненых.

Первый полет в район окружения было решено произвести днем, и вот две эскадрильи в боевом порядке «клин звеньев» вылетели на задание.

Небольшая высота полета наших самолетов, малая скорость, сомкнутый боевой порядок открывали в дневное время заманчивую возможность не только для истребителей и зенитных точек противника, но и для всех остальных огневых средств. Мы этого опасались еще до вылета, а когда появились на линии фронта, наши предположения стали реальностью. С земли по нашим самолетам открыли огонь все кому не лень. Красочный фейерверк очередей крупнокалиберных пулеметов, зенитных снарядов, автоматов и множества одиночных винтовочных выстрелов встретил нас на переходе линии фронта и сопровождал на протяжении всего полета над территорией, занятой немцами. Наша первая эскадрилья, ведомая опытным командиром Пуйловым, несмотря ни на что, летела к заданной цели. Вдруг с резким креном пошел к земле подбитый самолет старшего лейтенанта Елина. Пулеметная трасса прошила его кабину. Вскоре был сбит еще один наш самолет. Наши надежды, что за

линией фронта огонь ослабнет, были напрасными. В этом аду мы, следуя за своим командиром, маневрируя среди шквального огня, дошли до намеченного района и выполнили задание. Вслед за нами шла вторая эскадрилья старшего лейтенанта Бредова (фамилия изменена). Не выдержав огня с земли, он растерялся. Когда же появились вражеские истребители, сбившие два самолета в его эскадрилье, Бредов развернулся на обратный курс и, не выполнив боевого задания, привел свою группу на аэродром. До этого Бредов считался хорошим летчиком и опытным командиром. Но в том вылете он «сломался». Возвращение эскадрильи Бредова, не выполнившей задание, было ЧП, взволновавшее не только летчиков полка, но и командование дивизии. Вначале Бредов был уверен, (или, во всяком случае, надеялся), что его решение не рисковать, как он объяснил, эскадрильей самолетов и летным составом поймут и не осудят слишком строго. Но его действия расценили как трусость, и тогда он совсем растерялся. Ночью предстояло выполнить ту же задачу, но уже не в боевом порядке эскадрильи, а самостоятельно каждому экипажу. В ночном полете летчик может маневрировать свободно, по своему усмотрению. Все ждали от Бредова, что в этом полете он выполнит задачу, как и подобает командиру, но, увы… Вскоре после взлета под предлогом, что на самолете неисправен мотор, он вновь вернулся назад. Утверждения техников и инженера эскадрильи об исправности мотора он отвергал и вылетать категорически отказался. Командир приказал вылететь на этом самолете другому летчику, и тот выполнил задание успешно. Бредова отстранили от командования эскадрильей и отдали под трибунал. Его осудили на три года с отбыванием наказания на передовой в пехоте. Трудно сказать, как бы он повел себя в пехоте, но командование его пожалело и отправило в тыл на должность инструктора в летном училище. Больше проявлений трусости или отказа от выполнения боевого вылета в нашем полку я не помню. А вот проявления истинного героизма и самопожертвования не были редкостью.

Мне приходилось много летать с командиром звена Федором Масловым. Человек невысокого роста, скромный до наивности, всегда подкупающе простой и какой-то незаметный, он сразу после знакомства вызывал уважение, доверие и симпатию. Маслов был не только отличный летчик, выполнивший сотни сложных успешных боевых вылетов, но и надежный, верный друг, на которого можно положиться в любой ситуации. В 1944 году в Белоруссии Маслова тяжело ранило. В госпитале ему ампутировали ногу, но уже через несколько месяцев он появился в полку, с протезом на ноге, и стал требовать, чтобы ему

разрешили летать. Комиссия проверила его технику пилотирования, и когда все убедились, что летных качеств он не потерял, Маслова допустили к полетам. С протезом он летал так же отлично, также мужественно, как и раньше, справляясь с любым заданием.

Но если вернуться к вашему вопросу о начальном этапе боевых действий полка, то я хочу рассказать об одном из вылетов в феврале 1942 года. Западный фронт. Получен приказ доставить боеприпасы группе генерала Ефремова. Задача не из легких, как говорится — со многими неизвестными. Где-то в лесах под Вязьмой было подобрано место для посадки самолетов. Где точно — неизвестно, указали только примерный район, самолеты там еще не садились, и насколько площадка пригодна для приема авиации — сказать никто не мог. Ее предстояло отыскать по условным сигналам костров. Непосредственной связи с окруженными у нас не было, следовательно, уточнить специальные, волновавшие нас, авиаторов, вопросы было невозможно. А вопросов накопилось много: направление и сила ветра, подходы на посадку, качество грунта, возможные препятствия и неровности на взлете и посадке, длина взлетной полосы, сигналы ухода на второй круг и так далее… Но приказ — дело святое. Проложили маршрут по карте, произвели штурманские расчеты. Перед наступлением темноты с интервалом в две минуты самолеты поочередно оторвались от снежного поля и ушли на запад к цели. Стояла тихая безлунная ночь. Без особого труда мы нашли посадочные костры. Осмотрелись по сторонам, вглядевшись в контуры площадки, чтобы определить направление посадки. Но что это?! Примерно в 3–5 километрах — еще одна группа костров, таких же по конфигурации! Стало ясно, что нас ждет немецкая ловушка! Но какие костры — наши?

Экипаж у самолета перед вылетом.

Никто не знал, куда садиться. К району подходили самолеты двух полков, летая от одних костров к другим, экипажи пытались тщетно прояснить ситуацию. Был предусмотрен еще дополнительный сигнал ракетами, но с двух площадок взлетел идентичный, обусловленный в приказе, набор ракет! Снизились до бреющего полета, но в темноте нельзя определить что-то по фигурам людей. В бесплодных попытках найти своих прошло 15–20 минут. В воздухе скопилось уже столько самолетов, что возникла реальная угроза столкновения. Что делать?! Неужели возвращаться, не выполнив задания?

Вдруг кто-то из наших, просигналив огнями АНО (аэронавигационные огни на крыльях и хвостовом оперении), сделал разворот и начал заходить на посадку. Экипаж решил рискнуть. Это было спасение для всех. Севший определит сразу, кто внизу. Но какой ценой? Вдруг внизу немцы? Самолет приземлился и с включенным мотором остановился на краю площадки. К самолету приблизились фигуры людей. Кто они? Самолет разворачивается, газует, пытаясь взлететь, но лыжи застревают в глубоком снегу, и набрать скорость не удается. Потом — трассирующая очередь из турельного пулемета и многочисленные автоматные трассы в ответ. Под нами, на земле,

завязалась неравная схватка двух мужественных летчиков с группой немецких солдат. Мы не могли существенно помочь нашим героям. Бомбовой нагрузки в ту ночь мы не несли, все были под завязку нагружены боеприпасами и продовольствием. Кто-то из наших, снизившись, начал поливать немцев пулеметным огнем, остальные пошли на посадку к своим, ожидавшим на другой площадке. Вскоре севший к немцам самолет загорелся, но его пулемет еще некоторое время отвечал на вражеский огонь. Экипаж погиб, пожертвовав собой, чтобы подарить остальным жизнь и обеспечить им выполнение боевого задания. Возратившись в полк, мы узнали имена погибших летчиков. Это были младший лейтенант Яков Феклин и лейтенант Лобачев… Вечная им память!..

— В мае этого года встречался с летчиком Борисом Рапопортом, воевавшим, как и вы, на По-2. Он очень подробно рассказал о технических характеристиках этого самолета, особенностях его применения. Хотелось ли бы вам что-то добавить к рассказанному летчиком Рапопортом?

— В первую очередь спасибо вам, что нашли Бориса. После войны мы вместе учились в Военно-воздушной академии, и я рад, что мой товарищжив и здоров, и сейчас жду встречи с ним.

По поводу его рассказа о применении По-2 в боевых условиях и о технических особенностях самолета мне добавить, по большому счету, нечего. Его рассказ полный и дает всю нужную информацию. Об этом можно говорить часами, но… Повторяться не буду.

Те же 30 самолетов в полку, та же организация боевых вылетов. Тактика была одна у всех. Но в остальных аспектах боевой деятельности в каждой части были свои особенности. У нас, например, не выбивали керном штурманские номера на стабилизаторах бомб. Если кто по своим отбомбился, определяли другим путем. Позже расскажу об этом поподробнее.

Еще одно существенное, на мой взгляд, отличие.

С середины сорок второго года в нашей дивизии запрещалось вылетать без парашютов. На них мы сидели, возвышаясь над козырьками кабин.

Потери, понесенные его полком на порядок выше тех, что были у нас. В моем полку из первого состава выжило примерно 15 летчиков и штурманов из шестидесяти. Я иногда задумывался, почему так получилось. Полк воевал под Москвой, Сталинградом, на Курской дуге, участвовал в тяжелых боях в Белоруссии, в Польше, бомбил Берлин, а такое везение — большое количество выживших. Иногда мне казалось, что наш полк берегут, поскольку инженером полка был родной брат главкома ВВС маршала

авиации Новикова. Но задачи нам ставили те же, что и другим полкам, да и количество боевых вылетов у наших летчиков было не меньше, чем у соседей. Просто повезло людям остаться в живых.

С середины сорок четвертого года я служил в 44-м гвардейском полку нашей дивизии, так только за февраль-апрель 1945 года у нас погибло полностью 8 экипажей, и еще в семи экипажах погиб или был тяжело ранен летчик или штурман.

Ну и, наверное, еще одно маленькое отличие. У нас иногда за зимнюю ночь успевали сделать по восемь вылетов. Был свой полковой рекордсмен, сделавший 12 вылетов на бомбежку за ночь, но в последнем вылете его сбили при возвращении. Слишко светло уже было.

— Как летчики выдерживали физическое и нервное напряжение при такой интенсивной боевой деятельности?

— Наши самолеты имели пилотажное управление в обеих кабинах, и все штурманы со временем хорошо освоили самолетовождение, технику пилотирования и, само собой, бомбометание и стрельбу. Практика подмены в экипаже во время полета была повсеместной. Как правило, после взлета штурман вел самолет по маршруту, обеспечивал выход в намеченное время на цель, производил расчеты и осуществлял бомбометание, стрелял из пулемета по наземным целям, а летчик занимался своим прямым делом. На обратном пути, когда напряжение несколько спадало, они менялись ролями. Это позволяло каждому поочередно слегка вздремнуть и собрать силы для следующего вылета.

— В августе сорок второго года ваша 271-я авиадивизия была переброшена под Сталинград в 16-ю воздушную армию. Посмотрел статистику потерь 16-й ВА по месяцам осени сорок второго среди «ночников». Сентябрь —13 самолетов По-2 в строю, даже после прибытия в армию трех (!) дивизий «ночников» в ноябре — всего 90 самолетов По-2. Потери серьезные… Насколько тяжелым для вашего полка был «сталинградский период» войны? Там, на Дону, вы получили свой первый орден, первое ранение. Расскажите об этом. Какие вылеты наиболее запомнились?

— Вначале полк занимался разведкой переправ противника через Дон и уничтожением их при обнаружении. Сменяя друг друга в течение ночи, мы на отведенных участках непрерывно наблюдали за поведением противника, чтобы не прозевать переброски немецких подразделений на восточный берег. Как обычно, каждый экипаж получал и запасную цель — на нее надлежало сбросить бомбы, если переправа не будет обнаружена. Вместе со старшим лейтенантом Корниленко мы вылетели на

выполнение такого задания в район города Богучары. Запасной целью для нас в том вылете было скопление войск противника в хуторе Стоговском, на западном берегу Дона. Ночь лунная.

Река видна как на ладони. Движения войск — никакого. Пролетели по нескольку раз в двух направлениях, и когда отведенное для полета время заканчивалось, пошли выполнять бомбометание по запасной цели. Дошли до намеченной точки, прицелились. Серией сбрасываю на немцев смертоносный бомбовый груз. На этом задание можно считать выполненным, надо делать разворот и брать курс на свой аэродром. Но… не тут-то было: одна фугасная бомба весом в пятьдесят килограммов продолжала висеть под фюзеляжем. Делаем второй заход на цель, благо сегодня по какой-то странной случайности нас не обстреливают немецкие зенитки. В повторном заходе энергично работаю ручкой бомбосбрасывателя, но злополучная бомба, как нарочно, висит себе! Четыре захода сделали, все зря — фугаска покидать самолет не желает. Тащить бомбу на свой аэродром и садиться с ней — вещь опасная. Бомба может взорваться под фюзеляжем в момент приземления, может оторваться и рвануть над своей территорией. Можно зацепиться за нее при посадке и перевернуться. Каждый такой вариант нежелателен. Корниленко меня спрашивает: «Как на старте дадим знать, что садимся с бомбой?» Говорю ему: «Пройди справа от старта, качни крылом, может, заметят». Корниленко только грустно вздохнул: «Покачаешь, а она, сволочь, возьмет да и оторвется в это время над стартом, своих накроем!» Да положеньице!..

От злости сделал еще один рывок рукояткой бомбосбрасывателя… и бомба вдруг срывается и летит вниз! Радостное облегчение. Бомба-то полетела, но куда? Через несколько напряженных секунд грянул взрыв — в воде, у восточного берега реки, ближе к расположению наших войск. Отмечаю на карте время и место взрыва, записываю данные в бортжурнал.

По возвращении на командном пункте полка докладываем обо всем командиру, а тот говорит: «Смотрите, не дай Бог, если по своим ударили!» — снова, уже в который раз уточняя детали нашего полета, место и время падения бомбы. Утром после полетов пошли отдыхать, через два часа прибегает посыльный из штаба и передает приказание командира — срочно явиться в штаб. Спрашиваю: «Кого еще вызывают?» В ответ: «Корниленко». На память сразу пришла вчерашняя история с бомбой. Уходя, посыльный добавил: «Там какой-то майор из пехоты приехал, сидит с Меняевым в штабе, а мне приказали вас срочно вызвать». Пошли с Корниленко, спрашивая другу друга, неужели по своим

попали? Какой позор! Эти сомнения постепенно перешли в уверенность, когда мы, грустные, зашли к командиру и доложили о своем прибытии. Настроение жуткое. Впереди трибунал «замаячил»… Говорю комполка: «Летчик-то тут при чем, он даже не знал, что я за рычаг продолжаю дергать». Меняев приказал подойти к столу и снова указать место и время сброса бомбы. Командир спросил сидящего рядом майора: «Здесь? Все совпадает?» Майор ответил: «Да, да. Все точно, сомнений нет, это бомбили они». Нам стало совсем тошно. Я стал смотреть на входную дверь, ожидая появления нашего особиста Рудакова… Меняев как-то странно на нас смотрит, берет лежащую на столе бумагу и читает: «Приказ командующего армией. В ночь с… на… в такое-то время сброшенной с одиночного бомбардировщика бомбой разбита наведенная под водой немецкая переправа в районе хутора Стоговский. Прямое попадание разрушило переправу и причинило урон немецким частям, начавшим переправу. Благодаря смелым действиям летчиков наши войска обнаружили попытку переправы на восточный берег Дона и сорвали ее. Приказываю: отличившийся экипаж представить к правительственным наградам». Меняев смеется и вместе с майором поздравляет нас с успехом… Через месяц вернулся из госпиталя и получил свой первый боевой орден — Боевого Красного Знамени.

Сразу брату Семену (Соломону) написал: мол, Семка, догоняю тебя потихоньку. У брата к тому времени уже было два ордена БКЗ: один с финской войны и один за бои сорок первого года. Обстоятельства ранения спрашиваете? Обычные банальные обстоятельства. Ночью 25 октября при выполнении боевого задания пулеметная очередь прошила кабину и я получил пулю в левый локоть. Пуля задела нерв и вышла из тела в области плеча. Мой летчик и мой близкий друг Боря Обещенко хотел сбросить груз бомб, не доходя до цели, чтобы быстрей вернуться и передать меня врачам, но я его переубедил. Выполнили задание и только потом ушли назад. Лежал в госпитале неподалеку от расположения полка. Меня готовили к отправке в тыл. Приехали ребята с эскадрильи меня навестить, рассказали про тяжелое напряжение, пожаловались на страшную усталость, серьезные потери в людях и технике.

В следующий их визит попросил сестру-хозяйку дать мне на короткое время мою форму, мол, хочу ребят проводить до машины, а то стыдно «сталинскому соколу» в халате и кальсонах щеголять за воротами госпиталя. Сел в машину вместе с летчиками и больше в госпиталь не вернулся. Полковой врач начал «выступать», что такое ранение требует стационарного

лечения в специализированном госпитале, но я отказался покинуть полк. Комполка Меняев, с которым у меня были очень сложные отношения всю войну, лишь пару раз спросил: «Ну, как самочувствие? Поправляемся?» Отвечал ему: «Ничего, скоро поправимся». Через недели две в одном из экипажей выбыл из строя штурман, и я попросил Меняева назначить меня в полет. В воздухе я чувствовал себя лучше, чем в спокойной обстановке на земле. Когда сосредотачиваешься на выполнении боевой задачи — о хворях не думаешь. Рука зажила окончательно только через год.

— В двухтомнике «В решающей войне» и в сборнике «Никто не забыт» написано, что вас представляли к званию Героя за вылеты «воздушным парламентером» в окруженную группировку Паулюса в Сталинграде. История довольно известная. Нет желания о ней рассказать?

— В моем случае был только устный приказ комфронта Рокоссовского представить экипаж в составе Лященко и Овсищера к званию Героев.

Но никто не торопился этот приказ выполнять. А дело было так.

Через несколько дней после начала наступления под Сталинградом стояла нелетная погода, и только наши легкомоторные самолеты, кружа на малой высоте под кромкой облаков, вели разведку начавших отступление немецких частей. В тот день на аэродром прибыл майор — представитель Военного Совета Донского фронта — и привез целую машину листовок, предназначенных для сбрасывания в расположение немецких войск. Одну из листовок я прочел и перевел текст друзьям. Майор обратил внимание, что я владею немецким языком, как родным. Завязалась беседа, и он посетовал, что мощность передатчиков, установленных на машинах вдоль линии фронта, слабая, и нашу агитацию и призывы к сдаче в плен слышат немцы только в первой траншее. И добавил: «Вот если бы поставить громкоговорительную установку на самолет, и с воздуха, в глубине расположения немцев, вести передачи и зачитать ультиматум самому Паулюсу и его штабу! Это было бы здорово!» Стоявший рядом один из инженеров полка Петухов заметил, что нет проблем установить подобное устройство на У-2, но весь вопрос — какая будет слышимость на земле? — сказать трудно, такого в авиационной практике еще не было. Майор уехал, а на следующий день меня вызвали в штаб дивизии и приказали отправиться на инструктаж в политуправление фронта. За это время техники смонтировали на самолете мощный звукоусилитель. Начали его испытывать. Передача велась из

второй, «штурманской», кабины самолета с помощью ларингов, через динамик, укрепленный под фюзеляжем. Слышимость была хорошей только на высоте ниже тысячи метров и при работе мотора на малых оборотах. Последние испытания проводили в присутствии Рокоссовского. После приземления подошли к нему и доложили о готовности к выполнению задания. Стоял такой мороз, что даже говорить было трудно. Рокоссовский, улыбаясь, пожал нам руки и спросил: «Что, не сладко в открытой кабине на такой холодине?» От его слов мы почувствовали себя просто и уверенно, скованность перед высоким начальством пропала.

Как происходили эти необычные вылеты? Например, полеты к штабу Паулюса.

На высоте 1200–1300 метров убирался газ и самолет почти бесшумно планировал к заданному району. Самолет «встает в мелкий вираж», и мы начинаем передачи.

«Ахтунг! Ахтунг! Ан ди ин раум фон Сталинград айн-гекесельтен дойтшен официрен унд зольдатен!» — «Внимание! Внимание! К окруженным в районе Сталинграда немецким солдатам и офицерам!» — разносилось в морозном ночном небе. Текст сначала передавался на командный пункт фельдмаршала, а затем — многократно — окруженным в разных точках кольца окружения. Сначала, как правило, было тихо. Пока читаю текст, самолет, виражируя на малых оборотах мотора, постепенно теряет высоту. 700… 600… 500 метров под нами. На этой высоте начиналось! Трассы «эрликонов» прошивали воздух рядом с нами. Очнулись, гады!

Кричу им в динамик: «Нихт шиссен, зонст варфе их бомбен ап! (Не стреляйте, иначе бросаем бомбы!) — и пытаюсь успеть дочитать ультиматум. — Гибт ойх гефанген! (Сдавайтесь в плен!)». После этих слов с земли открывался шквальный огонь — разрывы зенитных снарядов, пулеметные и автоматные очереди. Такой фейерверк, что мог украсить любой праздник. Приходилось давать полный газ и со снижением, «с прижимом», уходить из зоны обстрела на бреющем. Выходим в безопасное место. Снова набираем высоту и отправляемся в «гости» к другим немецким частям, пусть и они послушают. Там та же самая история — смертельный огонь. К командному пункту Паулюса возвращаемся во второй половине ночи и тогда зачитываем ультиматум вторично.

А нас уже немцы ждут. Домой возвращаемся — фюзеляж, как решето. Помню, как на высоте 300 метров огнем «эрликона» была разбита наша установка, так пока техники пару дней ремонтировали усилитель и самолет, мы выспались и отдохнули.

Всего совершил 24 вылета в качестве «воздушного

парламентера», вместе со сменявшими друг друга летчиками Масловым и Ляшенко провели почти семьдесят передач.

Как мы остались целыми в этих полетах? До сих пор трудно в это поверить…

Каждый такой вылет я могу сравнить только с канатоходцем, идущим под куполом цирка без страховки по канату с завязанными глазами. Риск угробиться примерно такой же…

После пленения Паулюса нас вызвали в политуправление фронта. Там же находился Рокоссовский. Подошел ко мне, сказал: «Благодарю вас за отличное выполнение особого задания. Даже фельдмаршал слушал ваши передачи, — и обратился к начальнику политуправления фронта генералу Галаджеву: — Вы не забыли передать в дивизию мое приказание, чтобы после окончания операции члены экипажа были представлены к званиям Героев?»

«Никак нет, не забыл, приказание ваше передано», — ответил тогда Галаджев.

Прошло несколько месяцев, Галаджев приехал вручать нашему полку гвардейское знамя. Устроили банкет, накрыли праздничные столы, песни под баян поем: «Выпьем за Родину нашу любимую, выпьем и снова нальем». Галаджев подзывает меня к себе: «Хорошо поешь капитан. Да, кстати, где Звезда за Сталинград?» Отвечаю: «За Сталинград экипаж награжден не был».

«Как это не награжден! — возмутился он. — Командованию дивизии было дано указание комфронта отметить ваш экипаж особо!»

Я отшутился: «Может быть, в этом и состоит особенность — не награждать вовсе».

В моем присутствии Галаджев подзывает к себе командира дивизии и полка и задает тот же вопрос. Я прошу разрешения уйти и возвращаюсь за стол.

В итоге я вообще ничего не получил. Как это не раз бывало — меня забыли по непонятным причинам. Впрочем, забыли ли…

С Рокоссовским судьба столкнула в жизни еще раз. В конце 50-х годов маршал прибыл в Закавказский военный округ с комиссией Генштаба.

Я тогда исполнял обязанности командира авиационной дивизии. Прибыл на аэродром Вазиани, куда Рокоссовский нагрянул с проверкой. Когда я подошел и представился маршалу с докладом, он сказал: «Лицо мне ваше знакомо, полковник. Где мы раньше встречались?» Отвечаю: «Летчик-парламентер, вы мне в Сталинграде несколько раз лично задачу ставили».

«Рад, что мы снова свиделись», — сказал Рокоссовский…

— Если уже речь пошла о наградах, то прошу вас помочь мне разобраться с этим вопросом у летчиков-«ночников». В 8-й ВА, например, «ночникам» давали Героя за 500 успешных вылетов. В вашей 16-й ВА было немало пилотов с 800–900 боевых вылетов, не получивших этого звания. Были ли какие-то общие критерии для награждения для воевавших на По-2? Или, как это часто бывало, все зависело от прихоти штабников на уровне дивизия-корпус? Хотя бы своих примерах расскажите, ведь вы за войну заслужили четыре ордена.

— Критерии были на бумаге, в штабных циркулярах, но только кто на них смотрел… Поначалу я был наивен и верил в то, что тот, кто заслужил боевую награду, — ее обязательно получит. Но быстро из меня эти иллюзии «выбили». В августе сорок второго впервые летчикам полка вручали ордена. Сразу же после прочтения приказа № 227. Я знал, что моя фамилия была в списке представленных. По количеству боевых вылетов на тот период я был в первой десятке летчиков и штурманов полка. Зачитали приказ, среди всех представленных не наградили только меня. Этого никто не ожидал, а я стоял огорченный и смущенный. Кто-то из строя спросил: «А почему нет награды Овсищеру?» Военком дивизии ответил: «Произошло недоразумение, мы запросили вышестоящее командование, ошибка будет исправлена и орден Овсищеру, несомненно, придет». Вскоре после этого полк получил приказ на передислокацию под Сталинград. Военком сказал напутственное слово перед строем и снова напомнил, что ожидающийся приказ о моем награждении будет выслан в район нашего нового базирования.

Некоторое время я его ожидал, но приказ так и не поступил…

После истории с наградами за «парламентерскую» деятельность я вообще перестал думать о каких-то регалиях.

За Берлин наградили всех, кроме меня, но тут я знал, что начальник кадрового отдела Казаков «воду мутит», а комдива Борисенко уже в дивизии не было, чтобы вмешаться.

Теперь по вопросу о Героях. У нас в дивизии было четыре ГСС, все ребята получили это звание заслуженно. Но, например, штурманы Толчинский и Семаго имели почти под тысячу боевых вылетов и не получили Героя. Сказать, что причина в том, что Толчинский по национальности — еврей и ему Звезду «зажали» командиры-антисемиты, я однозначно не могу. Ведь Семаго был русским и тоже не получил ГСС.

Спрашивать подобные вопросы надо у «воевавших» в штабах, ведь там решали: «кому чего, кому — ничего». Оставим эту тему, уж больно она несерьезная.

— Давайте я осмелюсь задать еще несколько вопросов из

«несерьезных» тем, и после вернемся к летной боевой деятельности. Летчик-комиссар. Кто это? Какие функции возлагались на политруков в авиации? Насколько высок был процент «летающих комиссаров» по отношению к «воевавшим пламенными речами» на аэродромах?

— К середине сорок второго года в бомбардировочной и истребительной авиации почти не осталось нелетающих комиссаров эскадрилий. Летали в бой все. Представьте, что чувствовал летчик-штурмовик РККА летом сорок второго, видя, как за неделю-другую погибли все его товарищи. Он понимал, что и его черед придет очень скоро сгореть в небе. Потери у нас тогда были просто жуткими. И к такому «смертнику» подошел бы комиссар эскадрильи, тыловой и наземный, с отъетой харей, и начал бы вести речь о мужестве и долге… Уважали только политруков, идущих рядом в бой. Командование это понимало, и во всех эскадрильях на должность политруков назначали летчиков-коммунистов.

Насчет вашего вопроса по функциям комиссара эскадрильи. Их диапазон был весьма широким, как у нас шутили — от «массовика-затейника» и воспитателя до «живого личного примера». Главное было моральный дух ребят укрепить, поддержать в трудную минуты, да и просто развеселить. Язык у меня был «подвешен» хорошо, говорил я искренне. На самые опасные и тяжелые задания вызывался первым и добровольно, чтобы все видели, как воюют коммунисты, и заодно заткнуть пасть антисемитам… Как-то эскадрилья за один вылет потеряла пять самолетов. На следующую ночь мы были снова должны бомбить эту станцию, и было предельно ясно, что немцы подготовились к встрече с нами. Все перед вылетом были хмурыми, какая-то печать обреченности на лицах. Взяли мы с летчиком Ширяевым баян и устроили ребятам мини-концерт минут на двадцать перед полетом. Все повеселели. Ушли мы в небо, и все благополучно вернулись, хотя зенитное противодействие над станцией было кошмарным.

Потом чуть ли не перед каждым сложным вылетом требовали, чтобы мы спели, мол, примета хорошая, живыми вернемся… Но мы «концерты» закончили, многие на нас обижались.

На полковом и дивизионном уровне тоже разные были комиссары — и пустобрехи, и порядочные люди. Наш военком полка не побоялся вступить в конфликт с политотделом и особым отделом дивизии и спас летчика Борю Обещенко от трибунала. Борис, высокий, статный украинец. Мы с ним много летали вместе. Он пришел нам в полк с пополнением под Москвой и

погиб уже в сорок третьем году.

Командир нашей эскадрильи, человек необъективный, мстительный, относившийся к подчиненным исходя из личных симпатий и антипатий — невзлюбил откровенного и честного Обещенко. Однажды, мы еще были на Западном фронте, он, тайком роясь в личных вещах летчиков, обнаружил у Бориса дневник. А Боря там писал не только о своем отношении к происходящим на фронте событиям, но там были и записи по тактике нашей авиации, и весьма нелестная оценка личностей наших полковых командиров. Комэск уже успел «стукнуть» о дневнике командованию полка и в особый отдел дивизии. Ведение дневника в действующей армии каралось трибуналом.

Меня вызвал к себе комиссар полка и сказал: «Командир эскадрильи ставит вопрос о политическом недоверии летчику и требует отстранить его от полетов. Ваше мнение на этот счет?» Я ответил: «Надо вернуть летчику его записи и извиниться перед ним. Комэск «перегибает палку» и сводит счеты с Обещенко». Комиссар полка был человек любимый в полку, к людям относился бережно. Я верил, что он поможет пилоту. Военком приложил немало усилий, но спас Борю от грядущих неприятностей, неоднократно ездил в штаб дивизии и к особистам. В итоге Обещенко оставили в покое.

Погиб Обещенко при ночном фотографировании бобруйского аэродрома. Вместе со штурманом Зотовым они под убийственным немецким огнем, пойманные в лучи прожекторов, сделали несколько заходов над аэродромом и смогли выполнить важные фотоснимки. Бориса смертельно ранило осколком зенитного снаряда. Зотов взял управление самолетом на себя. Сел на свой аэродром. Из кабины вытащили истекающего кровью Обещенко. Он был без сознания и через несколько часов скончался. Похоронили его в деревне Щитня. Зотов получил орден Красного Знамени за выполнение этого задания…

Весной 1943 года по решению Ставки был отменен институт комиссаров, и политработникам было предоставлено право самим выбирать место дальнейшей службы. Я добился, чтобы меня направили в летный центр переподготовки для штурмовиков Ил-2. Прибыл за документами в отдел кадров воздушной армии, меня «завернули обратно» в распоряжение командира дивизии. Кадровик сказал: «Ваш вопрос давно решен, товарищ капитан. По просьбе ваших командиров вы остаетесь в своей дивизии». Я был назначен на должность начальника оперативно-разведывательной части своего полка и продолжал регулярно выполнять боевые задания.

— Вы упомянули приметы. Летчики — народ суеверный. Что-

нибудь можете рассказать на эту тему?

— Я лично верил только в одну примету — черная кошка. А многие были просто «помешаны» на всяких приметах и ритуалах. Дело доходило просто до табуирования предметов. Многие элементы быта были в зависимости от летных суеверий. Да и «личная» жизнь.

Расскажу вам одну историю.

Под Варшавой мы стояли, и мой экипаж передали штурмовой дивизии для ведения воздушной разведки. Прибыли на аэродром штурмовиков, доложились начальству, встали на довольствие. В старом здании польской школы был устроен клуб. Вечером кто-то организовал там танцы. Мы пришли туда, сели в сторонке. У штурмовиков в полку служило несколько девушек в техсоставе. Смотрю, сидит очень красивая девушка, и никто ее не приглашает уже несколько танцев подряд. Странно. Почему? Ну думаю, не иначе как любовница кого-то из местного начальства, и штурмовики предпочитают держаться от нее подальше. Но мне-то чего бояться? Я здесь свое отлетаю — и привет! Подошел к ней, пригласил на танец, а в ответ слышу: «Я не танцую». Вернулся к себе на место и думаю — что-то здесь не так. Спрашиваю у одного из местных офицеров: «Почему с этой красоткой никто не танцует?»

«Это с Валей-радисткой, что ли? Пусть сидит, ты ее не трожь».

Я не унимался: «А что, она кусается или больно гордая?»

И этот офицер рассказал мне вкратце историю, начав с того момента, как девушка прибыла служить радисткой в БАО на метеостанцию. Поклонников у нее появилось много. Стал за ней ухаживать серьезно один летчик-истребитель, и его вскоре сбили в воздушном бою. После двое штурмовиков поочередно пытались стать ее кавалерами — и оба погибли. Другой парень, техник звена, провожал ее до землянки и погиб при внезапном налете немецкой авиации. Короче — несколько случаев, один за другим. И все стали Валю обходить стороной, а летчики просто бояться. Жизнь на войне — копейка, а авиаторы — народ суеверный.

Меня эта история возмутила, я тогда не верил ни в черта, ни в дьявола, — а может, слова этого офицера меня задели. Вон, в нашем полку и девушек нет, а уже сотня летчиков погибла. Полный абсурд… Я не оставил своих попыток познакомиться с этой девушкой, проводил ее в тот вечер. Перед вылетом пришел к ней на метеостанцию, за прогнозом погоды, а она мне говорит: «Если вас сегодня собьют, то опять вся дивизия скажет, что вы моя очередная жертва. Мне останется только одно — в петлю лезть». Ушли мы на задание, на расчетные два часа, но вернулись

только через три. Все, кто был на аэродроме, уже говорили — «Капитан-«ночник» — очередная жертва страшного рока, заключенного в этой женщине». Месяц мы летали с этого аэродрома. Все ждали, когда меня собьют. Чуть ли не пари заключали. Прошел месяц, и мы возвращались в свою часть. Командир штурмовой авиадивизии, прощаясь, смерил меня пристальным взглядом и сказал: «Молодец, капитан, молодец! Хорошо летаете, хвалю за доблесть и мужество». Расставаясь с Валей, мы пообещали писать друг другу, и если останемся живы, встретиться после войны. Я свое слово сдержал. Валя отвечала, что весь полк сначала ждал моих писем, и когда прошло несколько месяцев и я был еще жив, то люди перестали обходить ее стороной.

Правда, я через месяц разбился при вынужденной посадке, сильно покалечился, но не думаю, что это как-то связано с моим знакомством с Валей. После войны ее часть расформировали, меня направили на учебу в академию. Пытался ее найти, но безуспешно…

Вот вам пример, что такое суеверия летчиков.

— Многие фронтовики рассказывают, что на фронте люди чувствуют приближение дня своей гибели. Некоторые тайком в Бога начинали верить. У вас в полку такое было?

— Да, и очень часто эти предчувствия сбывались один к одному. Особенно меня потряс случай с командиром 44-го гвардейского полка нашей дивизии Васильевым. Я служил в этом полку со второй половины сорок четвертого года. Васильев был в прошлом старший инженер дивизии. Служить под его началом было легко и спокойно, хотя по опыту и командирским качествам он уступал Меняеву. Хоть Меняев был эгоист, человек с очень сложным характером и замашками жлоба, но воевать он умел и был смелым летчиком. После войны Меняев стал генералом. Но в сорок четвертом к нам в полк пришел начальником из оперативного отдела штаба дивизии некто Джангиров. Он обладал на редкость сварливым характером. Когда появилась возможность перейти в 44-й полк к Васильеву, я не колебался ни минуты. Успел притомить меня товарищ Джангиров…

45-й год мы встречали в Польше, в поместье Вонжичин знаменитого польского писателя Сенкевича. Подняли несколько тостов, и Васильев вдруг сказал: «А знаете, я в этом году погибну…» И на глазах у этого сильного и мужественного человека выступили слезы. Думаю, перепил Васильев, начал его успокаивать, вон до Берлина рукой подать, скоро войне конец! Чуть позже он мне сказал: «Ты не думай, что это я по пьянке говорю, я просто точно знаю, что в этом году я погибну». Он

говорил твердо, с убеждением, но я его словам значения не предал. Мало ли что взбредет в голову выпившему человеку?!. Сейчас сожалею, что не разговорил его тогда. Хотелось бы знать, что его заставляло так категорично утверждать подобное. 9 мая сорок пятого отмечали Победу, я вспомнил его слова и заметил: «Давайте выпьем за ваше здоровье. Война кончилась, мы живы, ато, что вы на Новый год утверждали, помните? Погибну!..» Васильев как-то сразу изменился, помрачнел, в глазах появилась грусть: «Да, война кончилась, но я повторю для тебя и сейчас: в этом году я погибну».

Думаю, вот блажь какая-то у Васильева, навязчивые мысли.

Однако в августе сорок пятого он действительно погиб. При взлете с одного из подмосковных аэродромов на его самолете отказал мотор, он допустил элементарную для летчика ошибку — сразу после отрыва пытался развернуться к своему аэродрому, потерял скорость и врезался в землю. Предчувствие Васильева сбылось с удивительной точностью…

По поводу веры в Бога. У нас был механик, пожилой еврей, лет сорока пяти. Я увидел у него молитвенник. Даже улыбнулся, у моего отца был такой же. Отец воевал тогда связистом в артполку. Через какое-то время, у нас погиб комэск из 44-го полка, мой соплеменник. Мне всегда казалось, что он перед каждым взлетом шепчет слова молитвы, но напрямую его не спрашивал, что к человеку с глупыми вопросами лезть. Его раненый штурман, уже убитого, в кабине самолета привез. Я до сих пор не могу объяснить себе, откуда у меня, коммуниста-фанатика и атеиста, возникло желание отдать почести погибшему согласно национальному еврейскому религиозному обряду. Пошел поговорил с летчиками-евреями, все согласились принять участие. По обычаю требуется десять мужчин для участия в чтении поминальной молитвы. От моего полка со мной пошли летчик Толчинский, штурман Лисянский, инженер Кильшток, два технаря, и с 44-го полка было два летчика и два механика. Прогремел салют над могилой, все летчики двух полков простились с комэском и пошли в расположение части. Мы, десять человек, с покрытыми пилотками головами, остались рядом с могилой. Вышел к могиле пожилой механик с молитвенником, прочел молитву… Вот так схоронили боевого товарища… Никаких репрессий за «выражение религиозных национальных чувств» не последовало, хотя все видели, что мы делаем, и понимали смысл подобного поступка. Даже Меняев, уж на что антисемит был, и тот промолчал…

Но почему я тогда вспомнил о Боге? Не знаю…

— Особисты в авиации. Что это была за публика?

Преследовались ли ими летчики, побывавшие в плену или в долгом окружении? Как относились к ним в авиаполках? Я знаю, что вы товарищей-«чекистов» люто не любите, они вас при Брежневе 15 лет подряд «прессовали», но сломить не смогли. И тем не менее объективно, если можно, по этому вопросу.

— Менее или более ответ однозначный. Никто их в авиации не уважал. Боялись их почти все, но за людей их не держали. Эти люди, облеченные большой, не по праву им данной властью, были просто бездельниками и сволочами, сачковавшими от передовой. Я думаю, многие фронтовики со мной согласятся. Что делает особист в авиации? Ничего! В пехоте или во фронтовом тылу у них были, возможно, важные функции, но в авиации? Перелеты к врагу предотвращать? Так у нас, если бы кто хотел к немцам уйти, мог это легко и очень просто сделать. Вылеты ночные, одиночные, садись в немецком расположении и сдавайся. Только я ни одного подобного случая измены в нашей дивизии не помню. Наоборот, люди полка, севшие на вынужденной в немецком тылу или сбитые на немецкой территории, отстреливались до последнего патрона, оставляя его для себя, но в плен не сдавались. У нас почти все летчики полка имели гранату-«лимонку», чтобы себя подорвать при угрозе пленения. Я серьезно, такой был «обычай» у многих, держать гранату при себе на этот случай.

Я и по молодости лет эту публику не особо боялся, постоянно был с ними «на ножах». Вот представьте — наш полковой особист товарищ Рудаков. Начало сорок второго года. Полк обосновался на новом месте, люди разместились в крестьянских домах. В моей избе жила пожилая женщина с дочкой лет двадцати по имени Люба. Появляется солдат, «вестовой» Рудакова, и говорит мне: «Товарищ Рудаков передает приказ, вы должны доставить Любу в избу товарища Рудакова». Отвечаю: «Передай Рудакову, пусть холуев в другом месте поищет». Заявляется сам Рудаков: «Теперь я знаю, за что вашу фамилию немцы не любят. Так вы еще ущемляете органы НКВД». Говорю ему: «Пошел кебеней матери!»

Он вел себя после этого тихо, как «мышь», ждал случая со мной «счет заравнять». И этот случай ему представился. В конце сорок третьего года под Киевом я возвращался днем из штаба дивизии к себе на аэродром с боевым приказом. Нарвались на немецкий истребитель, и пока пытались на бреющем уйти от немца, пакет с приказом вылетел на вираже из кабины и упал на землю. Словом, секретный пакет утерян. Тут Рудаков уже почти довел дело до трибунала. Заступился командир дивизии Борисенко, не дал согласия отдать меня под суд. Тем более утерянный приказ уже на второй день потерял свое значение.

Борисенко добился у командующего армией наказать меня своей властью… Это меня и спасло.

В 44-м полку был особист капитан Корнеев. Так я тоже с ним всегда конфликтовал. Как-то сказал ему: «Что ты своим детям после войны расскажешь, что на фронте делал? Ты же немца ни одного в глаза не видел и по врагу ни разу не выстрелил». Так он от этих слов бесился долго. Единственный человек, встреченный на моем жизненном пути, который тяготился своей принадлежностью к органам, был начальник контразведки корпуса, служивший со мной на Севере после войны. Как за застольем дозу переберет, так у него начинался приступ откровенности: «Как меня угораздило в эту грязь вляпаться, в органах служить?!» — жаловался он на судьбу. Но утром, уже трезвый, он ходил «важной птицей», грозно оглядывая окрестности в поисках «шпионов, диверсантов и классовых врагов».

Насчет летчиков, попавших в плен и возвращенных встрой, еще во время войны. Кактолько война окончилась, их увольняли из армии, а многих посадили. Эти люди еще во время войны прошли все проверки у особистов, никакой вины на них не было, но «сталинский молох» требовал новых жертв, и немало тех, кого я знал лично, оказались в лагерях.

Служил у нас в полку бывший штурмовик Полукаев, после плена и ранений списанный с Ил-2 и направленный в «ночники». Сразу после войны его внезапно вызвали в штаб армии. Он назад не вернулся. Мы думали поначалу, может, спецзадание секретное получил. Прошло 25 лет, Полукаев появился на встрече ветеранов в Москве. Спрашиваем: «Ты куда в сорок пятом исчез?» Он отвечает, что в штабе армии его арестовали, дали «десятку» за плен и прямым ходом из Германии на Колыму. Но это было, так сказать, «тихое изъятие из рядов». Моего товарища и земляка Валентина Боброва в мае сорок пятого чекисты брали с шумом. Мол, все посмотрите, мы на месте, мы бдим. Валентина я встретил под Сталинградом. Он летал на связном По-2. Сманил его к нам в полк. Через полгода он не вернулся из боевого вылета, но в начале 1944 года снова появился в полку. Раненым попал в плен, бежал, и партизаны его переправили на Большую землю. Проверку он прошел спокойно. Но уже в победном мае, видимо, НКВД не выполнял «план по посадкам», так как мели всех под метелку, и Боброва посадили за плен.

Я уже был в академии, как встретил ребят из дивизии, они мне рассказали, что еще несколько человек были арестованы или уволены из армии из числа летчиков, ранее побывавших в плену… Такое вот было «веселое» время…

А то, что вы мне говорите, что больше ста летчиков служили у Власова, — это не показатель. Из них, может, только Мальцев был идейным врагом Советской власти, а все эти Быковы и Антилевские, просто смалодушничали в плену, не выдержав издевательств и голода. Эти сто человек — «капля в море». Вы хоть знаете, сколько тысяч наших летчиков попало в немецкий плен? Много, очень много, особенно с учетом сорок первого года… Была такая закрытая статистика. Не знаю, опубликовали ли сейчас эти данные в России. И подавляющее большинство этих людей прошли плен достойно, борясь до конца. То же восстание в «блоке смерти» в Маутхаузене подняли пленные летчики.

Так вот, случаи измены Родине среди летчиков были крайне и крайне редки. В авиацию всегда набирали служить отборных людей, преданных Родине и воинскому долгу.

— Как вели наши войска в Германии весной сорок пятого?

— Дело дошло до того, что командир нашей авиадивизии, когда мы стояли в одном из немецких городов, приказал собрать всех немок из окрестных домов в два четырехэтажных дома, рядом со штабом, и выставил охрану, чтобы воспрепятствовать эксцессам.

Под Кюстрином я оказался в пехотных порядках после вынужденной посадки. Сидим с майором-комбатом в особняке двухэтажном, а на втором этаже его бойцы…

Не хочу рассказывать об этом… Не хочу…

Один раз своих солдат чуть не пострелял. Сидят две пожилые немки и плачут. Подошел, спросил, в чем дело. Выясняется, что третий день подряд их насилуют какие-то тыловые рожи, разместившиеся на постой. Мужа одной из них, старого немецкого деда, избили и переломали ему ноги. Та еще повесть… Во дворе вижу следующую картину. Сидит пьяный в стельку старшина на детской игрушке — деревянной лошадке, и песню поет: «Мы е… старосту, не боялись аресту…» Рядом с ним два солдата, тянут «лошадку» за веревки, привязанные к игрушке. Катают, значит, своего командира. Я не выдержал, психанул, достал пистолет и начал стрелять. Хорошо, хоть не убил никого.

Я много мог бы еще говорить на эту тему, но желания продолжать не испытываю.

Мы были советские люди и солдаты Красной Армии, и права вести себя по-свински у нас не было. А месть… В бою надо мстить. У меня на фронте только двоюродных братьев десять человек погибло… Вот, уже начал говорить, как политработник на митинге…

Давайте следующий вопрос.

— Быт летчиков. Как кормили, как одевали?

— За всю войну голодать пришлось только один раз, под Москвой, стояли на аэродроме Горловка. Были серьезные перебои со снабжением, но я не помню, чтобы это как-то влияло на выполнение боевых задач.

Регланов кожаных у нас в полку почти не было, только у командования.

В конце войны я ходил в кожаной американской куртке и в хромовых сапогах.

В принципе, на эту тему столько уже рассказано. Авиаторам грех жаловаться на снабжение. Страна о нас заботилась.

— Насколько интенсивной была деятельность «ночников» на завершающем этапе войны, скажем, в Берлинской операции? Где вас застало известие об окончании войны?

— Если период перед Курской битвой для нас был самый интенсивный по накалу боевой деятельности (каждую ночь мы летали на разведку и бомбардировку), то Берлинская операция не была для нас очень сложной. Кстати, наш полк первым, 16 апреля сорок пятого, в 16-й ВА нанес удар по Берлину. Мы разместились на аэродроме Вейзендаль, восточнее немецкой столицы, и вылетали на задания вплоть до последних дней апреля. Но не было прежнего напряжения, подобному сталинградскому или курскому. Уже не все эскадрильи поднимались в воздух, а только некоторые экипажи. Появилось много специальных заданий, мы забрасывали в тыл к немцам «особых» парламентеров из бывших немецких военнопленных. 2 мая для нас война закончилась. 8 мая комполка поручил мне выехать с группой летчиков на «экскурсию» в поверженный Берлин. Подошли к рейхстагу, а там такая же группа «экскурсантов» из моего бывшего 45-го полка. Обнимались, радовались, поздравляли друг друга с победой, делились последними новостями. Вдруг кто-то мне сказал: «Старостин погиб, вместе со штурманом Левшиным… В последнем вылете полка… Из зенитки попали…» Капитан Старостин, командир звена, был со мной рядом с сорок первого года. Во время войны он получил серьезное ранение, ему покалечило ногу, но он продолжал летать. Ходил, хромая, волоча перебитую ногу, но летал на боевые до последнего дня. Вспомнил я, как сидели под Москвой в землянке со Старостиным и Викторовым и мечтали дожить до победного дня. И вот я жив, а ребят моих нет… Было очень тяжело в эти мгновения вспоминать тех, кто не дожил.

Под Курском с Борисом Обещенко мы сели на вынужденную посадку в немецком тылу и уходили, отстреливаясь, от немецкой облавы с собаками. И когда уже казалось, что наступила последняя минута нашей жизни, Борис сказал: «Прорвемся,

комиссар, еще по Берлину погуляем…» Борис погиб, а я стою на ступенях Рейхстага…

Всех погибших друзей я вспомнил в эти минуты…

Колядин Виктор Иванович, Герой Советского Союза, летчик 597-го АПНБ

Родился я в 1922 году в городе Голубовка (Кировск) Луганской области. Отец был рабочим, мать — домохозяйкой. Хотя в семье было всего трое детей, но жили не ахти как. В начале тридцатых годов семья переехала в Кадивку, где я окончил восемь классов. В 1937 году пошел учиться в аэроклуб, по окончании которого, в 1938 году, поступил в Луганскую военную школу пилотов. Освоил самолеты УТИ-4 и И-16 — должен был стать истребителем, а перед самой войной всю школу перевели на изучение СБ. Сначала, конечно, дали полетать на Р-5 и Р-6. В июне 1941 года уже вышел приказ о распределении в части, и тут война. Прибыли в Харьков, а оттуда перебрались в Богодухов, где располагался 289-й бомбардировочный полк, летавший на Су-2. Штурманом мне в экипаж назначили Михаила Федоровича Моисеенко. Мы так с ним и летали с 41-го по 43-й. Сначала на Су-2, потом на У-2. В 1943 году я переучился налетчика-истребителя, а он на летчика-бомбардировщика — летал на СБ и Пе-2. Хороший такой деревенский парень, грамотный — с ним интересно было общаться. Мы с ним дружили — все делили пополам.

Что сказать о самолете Су-2? В управлении он был не легким, но и не особо сложным. Если честно, то я его летных качеств до конца не изучил — летал на нем очень мало. Возили мы где-то до 800 килограммов бомб. У штурмана стоял LUKAC, а потом поставили второй, для прикрытия нижней полусферы. На боевые вылеты нас стали отправлять достаточно быстро, как только строем научились летать. Молодежь обычно ставили крайними ведомыми, и основное внимание в этих вылетах было сконцентрировано на том, как бы удержаться в строю. Бомбили мы по ведущему, и честно скажу, что результатов я не видел. Ходить приходилось за Днепр редко когда с истребительным прикрытием — истребители били, зенитки… В общем, полка хватило на месяц войны… Я за это время сделал примерно 15–20 вылетов, а поскольку самолетов не хватало, старички отобрали мой самолет. На этом и закончилась моя эпопея на этих бомбардировщиках.

— Как воспринимались столь большие потери?

— Такого ощущения, что нас бьют, не было. Тебе все равно надо лететь, надо готовиться. Потеряли? Ну и что, завтра тебя

потеряют. Я никак потери не переживал. Такое было «грубое» состояние, или я сам по себе такой… Никаких страданий я не испытывал, вообще не обращал внимания.

Остатки полка отправили в зап. Сначала шли пешком из Харькова до Валуек. Там нас посадили в товарный поезд, который привез нас в Пензенскую область. Зап располагался на аэродроме Большая Даниловка. Там столько летного состава скопилось! Хотя в полку были самолеты Су-2 и Ил-2, но летать мы не летали — валяли дурака. Летчиков «улетанных» быстро брали, а мы продолжали бездельничать. Городок Каменец-Белинский был небольшой, делать в нем было нечего, и такое праздное шатание быстро надоело. Возле штаба полка повесили объявление о формировании полка на У-2 и Р-5 с приглашением желающих лететь на фронт записаться в такой-то комнате. Честно говоря, любителей воевать на У-2 было мало — хоть в запе и кормили плохо, а все же с неделю полк собирали. Так сказать, что все с энтузиазмом рвались на фронт и были готовы «летать хоть на палке», нельзя. В особенности не рвались те, кто уже понюхал пороху, понял, что немец имеет преимущество и количественное, и качественное, и на земле, и в воздухе. Некоторые сознательно, некоторые бессознательно начали не то что осторожничать, а трезво смотреть на жизнь. Но мой штурман Миша Моисеенко говорит: «Пойдем запишемся». — «Ну пойдем». Вот так в конце августа мы попали в 597-й ночной бомбардировочный авиационный полк. Командиром полка стал капитан Петров, но он в 42-м погиб при налете на аэродром. Бомба попала в штаб, убив командира и комиссара полка. Остался в живых начальник штаба полка старший лейтенант Митюха. У него был ординарец по фамилии Заика, который, ко всему прочему, нес охрану штаба. Ходил такой анекдот. Начальник штаба ему приказывает: «Заика, как появится самолет, ты мне сразу докладывай — скорость, высота, намерение». И вот как-то раз это солдат подбегает, докладывает: «Самолеты идут со скоростью, с высотой, с намерением!» Вообще, этот Митюха бы неприятный тип. Потом что-то натворил, и его выгнали из полка… Потом командовал полком Луговой Валентин Иванович.

Я отвлекся. Вернемся к формированию полка. Когда полк сформировали, пришел приказ ехать в город Кузнецк, что между Сызранью и Пензой. Там человек пять инструкторов из гражданской авиации давали нам провозные полеты ночью на У-2. Ведь до этого мы никогда ночью не летали. Освоили ночные полеты довольно быстро — молодые были, быстро «влетались». Прошли программу полетов по маршруту, в зону слетали. Полетов на бомбометание не было. Из Кузнецка слетали за

самолетами в Казань. Еще потренировались летать на лыжах, а тут команда — на фронт! Прилетели в Москву, сели на Тушинский аэродром. Полк задержали, заставили развозить по аэродромам людей, летчиков, грузы. Фактически использовали как транспортную авиацию. Примерно через месяц вылетели на фронт. Наш первый полевой аэродром располагался на краю деревни, которая находилась километров 20–25 от линии фронта. В то время в районе Демьянска была окружена 16-я немецкая армия, вот мы по ней в основном работали. Летали на бомбометание по переднему краю, по станции Лычково, Рамушевскому коридору, по переправе через реку Пола. Кстати, эту переправу я первый обнаружил. В тот вылет я должен был сбросить мешки с сухарями нашим, попавшим в окружение, войскам. Сбросил груз и прошел немного дальше. Выскочил на реку, смотрю, а по середине реки машина идет с зажженными фарами. Прилетел, доложил, и потом много летали на ее бомбардировку — она шириной метров 5–7, попробуй попади в нее без прицельных приспособлений, тем более когда зенитка бьет! Приходилось снижаться до 500 метров. За ночь удавалось сделать по нескольку вылетов. Один раз я одиннадцать вылетов сделал — аэродром был недалеко от линии фронта, а зимние ночи длинные. Что еще об этих вылетах можно сказать? Случалось, что подбивали, садился на вынужденную, частенько тряпки на крыльях привозил, но сам ранен не был. Один раз Мишу ранило в голову осколком разорвавшегося поблизости снаряда.

— Какую бомбовую нагрузку брали?

— Двести килограммов. Две сотки, как правило. Один раз я попробовал взлететь с 400 килограммами с бетонки в Выползово. Так даже на бетонке перед отрывом самолет пробежал больше половины аэродрома! С таким весом самолет становится неустойчивым, норовит свалиться. Так что этим не увлекались. Бомбы сбрасывал штурман. В правом крыле была стандартная прорезь, но ориентировались в основном по передней кромке крыла. Насобачились! Мишка бомбил довольно точно.

— Как проводились вылеты?

— Если аэродром был далеко от линии фронта, то под вечер перелетали на аэродром подскока. Линию фронта пересекали на высоте 400 метров. Летом — повыше забирались, а так полку выделялся эшелон 400 метров, чтобы не столкнуться с самолетами других полков. Я никогда перед заходом на цель мотор не дросселировал — как шел, так и бросал бомбы. Противозенитный маневр не делал — на такой скорости ни от кого ты не увернешься. Все цели, кроме, может, переднего края,

прикрывались прожекторами. Прожектор вцепился в тебя и ведет. Отбомбился, потом пикируешь к земле и пошел домой.

Кроме заданий по бомбометанию, мы возили партизан, партизанам мешки с продуктами бросали, вывозили раненых из окруженной армии, листовки разбрасывали.

Поскольку я увлекался прыжками с парашютом, меня определили учить прыгать с парашютом разведчиков. На аэродром Максатиха, что за Бологое, командир полка послал два самолета — мой и еще одного старшего лейтенанта. Пришла группа человек 10–15 парней и девчат разведчиков. Все в гражданском. Показал им, как прыгать, провез. В этом случае я пилотировал с задней кабины, а в передней сидел разведчик. Перед прыжком он выходил на крыло, становился ко мне лицом и по команде прыгал. Некоторых приходилось сталкивать — боялись. По рукам ему дашь, столкнешь его. Это по началу, а потом наладилось, особенно когда им разъяснили, что если они не прыгнут в тот момент, когда я им прикажу, то они могут сесть к немцам. Потом я в течение трех месяцев, где-то уже под весну 1943 года, их бросал, а некоторых, тех, кто отработал и выходил из тыла, и по два раза. Приезжали такие довольные, с подарками — только бросай.

Бывали и неудачи, конечно. Как-то раз выбрасывал разведчика. А этот вместо того, чтобы прыгнуть, дернул за кольцо раскрытия парашюта. Парашют, не раскрывшись полностью, ударил по стабилизатору и оторвал его левую половину. Он не зацепился, но уже не раскрылся, и разведчик погиб, а я садился на вынужденную на край замерзшего озера. Ну как садился — падал! Минут через сорок после посадки ко мне подошли наши. Через несколько дней меня вывезли свои же летчики.

До лета 1942 года потери в полку были относительно небольшие. Потеряли не более четверти состава. А в июне 1942 нас днем заставили разведать аэродром на окраине Демьянска. На этом аэродроме базировались истребители. Мы составили график и каждый день летали туда. Фактически посылали на смерть, и несмотря на это, отказов идти на разведку не встречал. Только я там появляюсь, вижу, пыль пошла — взлетают. А как уйдешь? Домой же без сведений не придешь, должен привезти данные. Уходишь к земле, ковыряешься по оврагам, скользишь, выеживаешься. Ушел, потом опять поднимаешься, е… его мать, возвращаешься к аэродрому. Разведал. Прилетел. Доложил. А чтобы проверить, был или не был я над аэродромом, посылают еще самолет. Вот так я вылетов двадцать сделал, но при этом полк потерял половину состава за дневные полеты.

Помню, в одном из вылетов атаковали идущий впереди меня

самолет младшего лейтенанта Желткова со штурманом сержантом Матисом. Я запомнил, что они упали примерно километрах в двух от линии фронта. Меня командир полка послал туда вместе с врачом. А как сесть на У-2? Это же лето! Зимой-то на лыжи легко, а здесь на колеса. Надо найти аэродром… Но мы уже настолько были «влетанные». Мне площадки метров 250–300 уже хватало вполне. Самолет подвесишь, и он шлепнется. Нашли, сели. Пошли к самолету… Летчик прямо в самолете сгорел, а этот Матис выбрался из кабины и отползал от самолета. Он еще теплый был. Хороший парень был… Вот такие задания были.

— *Летали с парашютами или без?*

— Без.

— *У штурмана была возможность взять управление на себя?*

— Да. Штурмана были не обучены, хотя, конечно, Миша наблатыкался. Иногда, когда идешь домой издалека, говоришь: «Ну давай поуправляй», но редко — у него свое дело, у меня свое дело.

— *ШКАС у него стоял?*

— Потом уже, перед тем как мне уходить, поставили ШКАС на шкворне.

— *Самолеты были камуфлированные?*

— Обычные, зеленые. Зимой красили известкой.

— *Задание на ночь ставили на одну цель или меняли цели в течение ночи?*

— И так было, и так. После каждого вылета штурман идет на КП, докладывает и там уточняет задачу. Один раз был такой случай. Ночью возвращаемся после очередного вылета. Сели. Он пошел докладывать, а я остался сидеть в кабине — вылезать было неохота — был сильный ветер, холодно, а в кабине так не задувало. Я пригрелся, задремал. Технари бомбы подтаскивают, вдвоем подвешивают, самолет заправляют. Техник говорит: «Все в порядке! Бомбы висят. Пошел!» Проснулся. Кричу: «От винта!» Взлетел. Лечу. Говорю: «Мишка! Скоро там?! — Он молчит. — Ты что, твою мать, молчишь?!» Оборачиваюсь — нет Мишки. Ну, я прицелился по расчалкалкам — я же помню их расположение относительно цели в момент сброса бомб — аварийно сбросил бомбы. Прилетел. Он встречает: «Виктор, ты что?!» — «А ты что?!» — «Ну хоть отбомбился?!» — «Да».

— *Как строился распорядок дня?*

— Жили в деревне. После ночи поспишь часов до 10 утра, а потом разбор полетов. Пообедали и опять на аэродром километра 2–3 пешком. Кормили средненько, но, во всяком случае, не голодали. Черный хлеб, белого хлеба не было. Осенью картошку

давали, а так крупа — ячневая, перловая, иногда пшено, гречка была редко. Консервы. Мяса почти не было. Потом американские консервы пошли, повкуснее. Масло давали. Но бывало, конечно, что не подвезут… Бортпайка не было. 100 граммов давали, когда полк воюет. Если боевых вылетов не было — не давали. Водка такая дерьмовая была, так от нее воняло — ужас! Я вначале совсем не пил. Под конец начал пробовать. И курить начал.

— *Шоколад давали?*

— Нет. Когда я уже на истребителях воевать стал, там давали шоколад и кока-колу.

Весной 1943 года мне присвоили звание лейтенанта. Я уже был заместителем командира эскадрильи. Какой-никакой, а У-2 — это самолет. И я чувствовал, что стал летчиком, «влетался», все мог делать на самолете, тем более что до него я летал на СБ, УТИ-4, Р-5. Я уже чувствовал, что могу сделать больше на другом самолете. В это время была возможность переучиться на истребители, Ил-2 или Пе-2.

Запасной полк в знакомой Максатихе. Поехал. Быстро переучился на Як-1 и ЛаГГ-3. Летал. Командир учебной эскадрильи пригласил меня, предложил остаться инструктором. Я говорю: «Нет. Я воевать учился». — «Подучись, воевать лучше будешь». Я согласился. Некоторое время учил молодых летчиков. Сырые пилоты — что могли, мы им там давали. Но некоторые даже не стреляли, потому что у нас буксировщика конуса не было. Вскоре пришла разнарядка пополнить полк истребителей. Я первый пришел записываться. Меня опять стали уговаривать остаться. Я говорю: «Нет, тем более вы мне обещали, что пойду в боевой полк», и меня отпустили в 5-ю гвардейскую истребительную дивизию. Она базировалась в Демьянске. Вначале меня определили командиром звена в 68-й гвардейский истребительный полк. Через месяц или два стал заместителем командира эскадрильи. Месяца четыре полк не воевал, переучивался на «кобры». Я быстро сам переучился и стал вывозить летчиков своей эскадрильи, а потом и полка. Только весной 1944 года нас направили на фронт в район Витебск — Полоцк. Командиром эскадрильи был Герой Советского Союза Грачев Иван Михайлович, очень осторожный человек, воевал аккуратно. Можно сказать, что он уже навоевался и никак не желал встречи с противником.

В одном из вылетов получилось так, что он вел первое звено, а я — второе. Нам в хвост заходит группа, штук шесть ФВ-190. Начинаю чуть-чуть разворачивать, думаю, сейчас они окажутся у нас в хвосте, а он так и идет по прямой. Его сбили. Он был в плену. Его встречали после войны в лагере военнопленных и

больше не видели…

Меня назначили на его место. Вообще, я как летчик был «влетанный», но стрелял вначале слабовато. Меня часто атаковали и попадали, и сам много атаковал, стрелял, попадал, но они не падали — сбивать не получалось. Как-то раз шлепнулся — сбили в воздушном бою, и пришлось садиться на лес. Оказался в госпитале в Ярославле. У меня были ноги по биты, лицо обгорело, а рядом со мной на топчане лежал человек — видно, летчик, прикрыт регланом. Он все молчит и молчит. Потом смотрю, реглан отвернулся, открылась грудь, я по ней червячки ползают. Приходит нянька. Я ей говорю: «Вы что же, етить вашу мать?! Человека черви грызут, а вы?!» Пришла медсестра: «Чего шумишь? Да у него рана гниет, а эти черви гной снимают». Во ведь какие лекарства были?! Потом этот летчик пришел в себя. Рассказал, что начал воевать в Испании, сбили его на «Томагавке». Разговорились. Я ему: «Сколько не атакую, а не могу сбить самолет!» Он меня стал спрашивать, какое вооружение стоит на «кобрах», как я прицеливаюсь, стреляю: «Так ты никогда не попадешь! Пока не увидишь закопчение на обшивке самолета от патрубков мотора, не стреляй — все равно не попадешь». Я его поблагодарил за совет. В госпитале я пробыл недолго и не то чтобы удрал, а попросил выписать. Приехал в полк. Деталями этого разговора особенно не делился — расскажи, смеяться будут. Пошли воевать — это уже лето 1944 года. Был такой момент, я атаковал немцев, штурмовавших землю, вцепился за одного ведомого. Сближаюсь. Меня уже начало трепать в спутной струе. Закопчения я заметил метров с 50–100. На моей «кобре» стояла 37-мм пушка и два пулемета 12,7-мм. На одну гашетку я их не выводил — выстрелишь все, и ни хрена не останется. Открыл огонь из пулеметов. Увидел, как он вздрогнул, от него дым пошел, и он упал. Это был первый сбитый. И в последующих боях дальше чем со 100–150 метров никогда не стрелял. А ведь в бою, когда идешь в атаку сзади почти всегда тоже идет немец. Но тут надо идти ва-банк — если атакуешь, то атакуй, а если только начинаешь сомневаться, лучше не идти в истребители! У меня хватало выдержки сблизиться и сбить самолет противника. За короткий срок сбил 15 самолетов.

— Кто у вас был ведомым?

— Вначале был осетин небольшого роста Коля Зибоин. Мне его рекомендовали, и он мне понравился — летал отлично. Потом появилась вакансия командира звена — и я его рекомендовал на эту должность. В полк пришли из запа летчики, прошедшие небольшое обучение на «яках». На «кобрах» они не летали и не видели их. В их числе был одессит Николай

Подопригора. Он окончил школу на И-16, часов пять-шесть полетал на «яках» в запе. Вел он себя безобразно — в карты играл, бузил. Никто не хотел его брать себе ведомым. Он ко мне привязался: «Командир, научи меня». Я его проверил на «яке», выпустил на «кобре», потренировал его ходить строем и держаться на маневре. Надо сказать, что держался он неплохо. Как он после войны признался, где-то первые вылетов тридцать ничего не видел, кроме хвоста моего самолета. Летал на полном наддуве карбюратора, каждый раз рискуя, поскольку при таком режиме шатуны летели. Бензина американского у нас не было, а был наш Б-78. Мы использовали двигатель на 60–70 % мощности. Для этого устанавливали наддув 40 фунтов, а он взлетал на 40, а потом давал все 65. Стук в двигателе был, но он держался. Так до конца войны со мной и летал. Сбивать не думал, лишь бы удержаться, за мной смотреть. А Зибоина сбили — и он погиб.

— Говорят, что обычно, когда сбивают истребителя, он и не видит, кто его сбивает.

— Конечно. Под конец войны мы стояли под Кенигсбергом. Возле города Пилау немцы поднимали аэростаты для корректировки артиллерийского огня. Нас послали парой их уничтожить. Ведомым у меня полетел молодой летчик Рожнев. Нашел я аэростат. Он был на земле. Мы зашли, проштурмовали — он загорелся. Делаем повторный заход, смотрю, мимо меня трасса проходит. Я маневр, смотрю — пара «кобр» выходит из атаки. Я прилетаю домой, докладываю: «Что же получается?! Свои бьют своих!» Разобрались. Оказалось, что это вылетал Леонид Быковец из 28-го гиап. Вроде он меня спутал с «мессером». Как он меня мог спутать, если в этом районе одни «фокки-190» были?! Он еще потом «героя» получил по блату. Сам москвич, а его тетя ведала торговыми организациями. Ездил в Москву, подарки привозил… Кстати, это был мой последний воздушный бой, если его так можно назвать, в Великой Отечественной войне.

— Как вам «кобра»?

— Хороший самолет. Кабина элегантная, просторная. Дверь, как в автомобиле. Зимой делаешь любую температуру. Не шумит, не обдувает. Вооружение хорошее. Легко в штопор входила? Вот такой случай был. Прикрываем штурмовиков. Я перешел с одной стороны на другую. Вдруг вижу, около меня разворачивается немецкий истребитель. Я на него. Прибираю газ — и он прибирает. Потом переводит самолет на горку и дает полный газ. Я за ним, но наддув больше 40 не даю. Он уходит вверх — и я иду. Потянулись вверх параллельно крыло в крыло метрах в 15 друг от друга с хорошим углом. Идем, идем. Скорость уже посадочная, миль 150, не больше, самолет дрожит, зависает. Тут

он бах — свернулся. И я еле-еле с горки ушел. Но он-то первым свалился! Вроде упал он, но точно не знаю.

— Какой номер «кобры» у вас был?

— Не обращал на это внимание. Отличительные знаки полка — белые полосы на хвосте и фюзеляже, но вообще-то на это внимания не обращал.

— Звездочки рисовали?

— Ни в коем случае, это серьезно. Делом надо было заниматься.

— Где было тяжелее, в истребительной авиации или на У-2?

— Нет такого понятия — тяжелее.

— Где вам было комфортней?

— После войны на земле. Ты понимаешь, истребители тоже несли большие потери в воздушных боях. На У-2 ночью летали на хорошо защищенные цели — тоже свои неприятности. Война в любом случае — это плохо. Как-то можно к ней приспособиться, войти в ситуацию, быстрее решать внезапно возникающие задачи, но нравиться она не может. Я, например, никогда не трусил и был уверен, что, чем больше человек думает о себе, тем меньше о том, что он делает. Я не тратил внимания на спасение собственной шкуры — знал, что ей надо платить. Все внимание я сосредоточивал на выполнении боевой задачи, будь то бомбардировка цели или прикрытие группы штурмовиков.

Запомнилось еще, как своего единственного «мессера» сбил. Прикрывали мы бомбардировщики Пе-2. Они отбомбились и начали разворачиваться к себе. Откуда-то взялась пара «мессеров». Мы на них парой. Уцепился за ведущим. Поскольку бомбардировщики уже разворачивались домой, я решил: «Дайка его погоню подальше». Догнал его у самой земли. Подошел к нему близко и сбил. Вообще «мессер» очень хороший самолет. Маневренный, скоростной. Единственный недостаток — шасси, на пробеге мог развернуться, как и наш И-16.

— Насколько сложно освоить истребитель после У-2. От летчиков слышал, что тем, кто переучивался с У-2, пилотаж давался с трудом.

— Это зависит от человека. Даже если ты летишь на У-2, ты все равно летчик. Хоть на четырехмоторный тебя посади, ты и его приведешь. Что касается пилотажа, если человек морально и физически подготовлен, грамотный летчик, то он все осваивал хорошо.

— Как вас награждали?

— Когда летали на У-2, мы подчинялись ВВС 34-й общевойсковой армии. Командовал ею генерал Берзарин. Вот он мне и Мише вручал первый орден Красного Знамени летом 1942

года. Когда я переучивался в запе на истребитель, пришел орден Отечественной войны I степени. Этот орден на подвеске тогда котировался выше Красного Знамени. Вручал его Полынин, командующий 6-й воздушной армией. Ну а потом два ордена Красного Знамени получил, воюя на истребителях. Когда закончилась война, получил звание Герой Советского Союза. За войну в Корее награжден орденом Ленина и Красного Знамени. Последний орден Красного Знамени получил за освоение новой техники и полеты в сложных метеоусловиях.

Техники готовят самолет к дневному вылету.

Закончилась война. Мне «героя» присвоили. Я, честное слово, знать не знал, сколько я насбивал — считать их не входило в мою задачу. Если будешь считать — обязательно не вернешься. Я делал свое дело. Ведь воевали не для того, чтобы сбивать, а чтобы выполнить задачу — не дать атаковать бомбардировщиков или штурмовиков или не допустить бомбардировщики противника к линии фронта. Ни разу задачу сбивать не ставили. Хотя мы ходили на свободную охоту, но мне не приходилось встречаться с воздушным противником. Когда домой иду, там мог проштурмовать паровоз, колонны. В 1947 году начали переучиваться на МиГ-9. Базировались в Калинине. Машина была еще не совершенная. Аварий и катастроф было много. Где-то в 1949 году, я уже к тому времени был инспектором по технике пилотирования дивизии, дали МиГ-15. В 1950 году нашу 5-ю гвардейскую дивизию направляют в Китай в район Мугдена. Потренировались там сами, потом дают команду, переучить

китайских летчиков на МиГ-15. Вот так я два полка китайских летчиков переучил. Можно сказать, из ничего сделали летчиков. Вообще, они педантичные, внимательные. Общались через переводчика, ну и, конечно, кое-какие фразы выучили. Самое трудное — это руководство полетами. Учили их на Як-17, а затем сразу выпускали на МиГ-15. Летчик заходит на посадку. Я ему говорю через переводчика: «Пониже», а переводчик понял: «Низко». Летчик тянет ручку и сваливается. Этот эпизод нас заставил самим командовать. Сам брал микрофон и руководил этими полетами по-китайски, что мог. До того наблатыкались на китайском, что когда нам прислали переводчика из Москвы и мы с ним пошли в магазин, то китайский торговец меня понимал лучше, чем его.

Вскоре мы получили задание лететь в Корею. Перелетели на аэродром Андунь. Вначале на перехват американских бомбардировщиков поднимали летчиков, которые не были заняты на переучивании китайцев. Потом стали и нас привлекать. Параллельно шло реформирование структуры наших войск в Китае, и в результате я был назначен командиром 28-го гвардейского полка. В полку больше 50 % летчиков имели опыт Великой Отечественной войны. Они, как правило, были ведущими. В основном вылетали на отражение налетов, на прикрытие войск. У американцев поначалу летели на штурмовку «Р-51 Мустанг». Мы их гоняли. Одного «мустанга» я сбил. Потом появились «Р-84 Тандердет», а за ними пришли «сейбры».

— Почему, даже став командиром 28-го гвардейского полка, вы все-таки продолжали летать, более того, летали успешно?

— Я начал летать, еще не будучи командиром полка. А потом, у этого самолета было хорошее вооружение и скорость. Я чувствовал, что во мне есть не то чтобы избыток энергии, а желание помериться силами. Ну и потом летать — это то главное, что я умею, это моя работа… Всего в Корее я сбил пять самолетов — «мустанг», два Б-29 и два Ф-86. Однажды пошел на разведку с ведомым тысяч на 7–8. Смотрим, внизу на юг в сторону Анею идет девятка бомбардировщиков. Я туда. Ведомый меня потерял. Я внезапно появился, ответного огня не было. Сблизился хорошо. Конечно, не как с немецкими истребителями, но здесь и трепать раньше начинает — у него же размах крыльев вон какой. Метров с 600 как дал по двигателю… Получилось, загорелся. Это первый. Потом еще… Меня там один раз хорошо сбили, но я не выпрыгнул. Как получилось? Провели бой с Ф-86-ми. Я, сколько смог, своих собрал и повел на аэродром. Привел, они стали заходить на посадку, а я прикрывал их вместе со своим ведомым. К нам на аэродром и «мустанги» и 86-е ходили. Штурмовать не

штурмовали, но сбивали при заходе на посадку. Потом и ведомого отправил садиться. Смотрю, взлетает наша пара, которую вел мой заместитель Мухин Боря. Вдруг удар, и что-то не то с самолетом. Обратил внимание, что на правой кромке крыла что-то оторвалось. Фонарь спереди лопнул. Ну, думаю: «П…ц! Все! Готов». Со скольжением ушел. Чувствую, не слушается машина, приборы по нулям, направляюсь к аэродрому, подхожу. Прибор не показывает скорость. Фонарь разбит, ветер гуляет. Плохо было видно. По радио передал Мухину: «Заведи меня на посадку». Молодец, пристроился. Со снижением заводит меня на посадку. Он ушел, я начал выпускать шасси, правая стойка вышла, передняя — наполовину, левая совсем не вышла. Приземлился на полосу, меня потащило на грунт, хвост поднялся, сейчас скапотирует… и тут он опустился назад.

Был еще такой курьезный случай. Провели бой. Как же получилось… Я остался один. Смотрю, какой-то самолет, я так крутнулся, и мы с ним оказались рядом. Это был «тандерджет». Чувствую, что летчик меня видит, и я его вижу. Не то что я струсил, но не мог принять решение, как поступить. Разошлись.

— В свободное от полетов время чем летчики занимались?

— Кто читал, кто играл в карты, домино, обсуждали бои, спорили иногда.

— Во время обеих войн приметы, предчувствия, талисман были?

— Ничего не было. Я неверующий. Меня это никогда не беспокоило.

Такой еще случай был. Сменяла нас дивизия Кожедуба. Командный пункт полка был на сопочке, аэродром хорошо просматривался. На командном пункте находился Кожедуб. Его летчики не летали, только мои. Нас подняли на перехват группы бомбардировщиков. Мы их разогнали и возвращались домой. Как правило, результаты бомбометания фиксировал самолет-фотограф. И в тот момент, когда мы подошли к аэродрому, через него проходил этот Б-29. Кожедуб по радио говорит: «Видите его?» — «Вижу». — «Атакуйте». Я подхожу. Думаю: «Сейчас врежу!» Раз! Не стреляет! Перезарядил — нет ничего. Ведомый подходит — коротенькая очередь: «Командир — ничего нет». Что делать? Домой идти. Говорю: «Боеприпасов нет». — «Тарань». Я промолчал, ничего не сказал. Сел. Он улыбается: «Что же ты?!» — «А ты бы таранил? Чем таранить?» Он заржал…

— Что-то можете еще добавить о Великой Отечественной войне?

— Ну что тебе сказать о войне? Особо героического я там не видел, и сам ничего такого не творил. Храбрецов особенных я

тоже не встречал, но и отчаяния и паники не наблюдал. Мы просто выполняли разнообразную, опасную, постоянную работу. Отступали, потом начали медленно наступать. Мы так не думали: «Вот скорее бы кончилась война!» Просто работали. Перед самой победой летали мало. Все знали, чувствовали, что должен быть конец войне. Люди были рады, что конец войне, конец страданиям. Вот она кончилась, а что делать-то? Мы научились воевать, летать. Научились все выжимать из самолетов. Дальше-то что? Месяца полтора просто болтались. Потом начали организовывать полеты…

Макаров Борис Васильевич, штурман 392-го АПНБ

Я родился 6 августа 1921 года. Отец был инженер, геодезист. Мать — домохозяйка. Когда мне пошел второй год, отцу предложили работу на Украине в Мерефе — геодезистом по распределению земель под колхозы, частные и так далее. Там же я поступил в начальную школу. Окончил ее уже в Харькове в 1940 году. Одновременно со школой окончил аэроклуб. После окончания школы подал документы в медицинский институт, но после посещения морга забрал их и перевелся в Харьковский университет на физмат. В начале сентября нас, студентов, послали в колхоз на картошку, а как только оттуда вернулись, меня уже ждала повестка из военкомата с требованием явиться на сборный пункт. Направили меня в 660-й стрелковый полк для прохождения общевойсковой подготовки перед отправкой в училище. Полк квартировался в Радвиличке. Засели мы за уставы, и очень много было строевой подготовки. Приняли присягу, сдали все уставы и стали ходить в караулы, на полигон, научили нас стрелять из карабинов. Я был пулеметчиком ДП. Удовольствие было его таскать… 11 килограммов!

Когда мы закончили изучение стрельбы, начались марш-броски на границу, а это почти сто километров. Выходили к поселку Жигун, занимали позиции. Наше место было там, где река Неман делает петлю язычком в сторону Польши. Немцы, когда мы шли, кричали: «Русиш швайн, скоро вас будем пу-пу!» И задницы нам показывали. Так хотелось выстрелить, но даже кричать в ответ запрещалось.

В ноябре мы маршем пошли в Идрицу. Там до Нового года мы занимались чисткой оружия, охраной складов. Сортировали белье после стирки. А 24 февраля меня вместе с группой отправили в Оренбург в училище. Я сначала попал в первое училище, летное, а потом всех, кто имел законченное среднее образование, перевели во второе — штурманское, или, как тогда называли, стрелков-бомбардиров. Сдали вступительные экзамены, прошли карантин, опять строевая подготовка, опять уставы, но было намного легче, поскольку никаких полевых занятий не было. Началась теория — навигация, бомбометание, стрелковое дело, марксистско-ленинская подготовка, тактика, материальная часть самолета и другие вопросы. Начали летать на Р-5, ЗС, ТБ-3, СБ, Р-10, ТБРН (то же ТБ-3, только с другим двигателем). Полеты на отработку воздушной стрельбы, бомбометание в основном

проходили на Р-5. Уже под конец учебы приехало десять инструкторов по ночной подготовке. Они нас вывозили ночью. Некоторые группы возили на стажировку под Сталинград. От этих инструкторов мы получили очень много знаний. При этом из нашей группы в двенадцать человек, по-моему, только два человека погибли на фронте. Подготовка была исключительной, и, когда я попал на фронт, у меня было ощущение, что я там был уже много лет.

В конце октября — начале ноября группу перевели в Чебоксарское училище, где готовили разведчиков. Сначала поселили в Доме правительства, потом перевели на аэродром в Толиково. Там мы и налет увеличили, и навыки ориентировки отточили. Нам, например, давали изучить маршрут, а потом пролететь по нему без карт. В апреле 1943-го нас выпустили, присвоив звание «младший лейтенант». Отправили в Алатырь, где формировались ночные бомбардировочные полки. Я попал в 392-й АПНБ в эскадрилью к капитану, а затем майору Баранникову. На фронт мы прилетели, когда уже заканчивалась Белгородско-Харьковская операция. Вот там я получил свой первый орден Красной Звезды. Обнаружил группу танков, поджег ее, прилетел, доложил, и ее уже потом добили. Все, кто тогда летал, ордена получили. Какое впечатление от боевых вылетов? Ощущение, наверное, как у охотника, идущего на медведя с рогатиной. Мы не защищены ни от пуль, ни от осколков…

Летчиком у меня был младший лейтенант Ванечка Некеров. Мне тогда было 22 года, а ему 19 лет. Фактически командиром экипажа был я. Да и всю дорогу я был командиром экипажа. Хотя всегда говорили: «Экипаж летчика…» Ну что он мог, пацан? И потом, я же сам вожу машину. Я же окончил аэроклуб на У-2. Кто поражает противника? Штурман. Он и ведет, и дает команды вправо, влево, высоту, курс командиру так называемому.

Первые вылеты делали в район Мерефы, моего родного дома. Посмотрел на свой дом — цел, не сгорел, значит, там есть жизнь. Мне потом отпуск дали, три дня. Съездил домой, навестил мать и сестру. Отец в это время уехал. Они рассказали, что их чуть не расстреляли в последний день перед освобождением. Один какой-то младший эссэсовский командир поставил их к стенке. А их постоялец был снабженец, офицер, но вовремя пришел, как гаркнет: «Вы что делаете!» И не дал их расстрелять.

В этих первых вылетах я в лесу разбомбил склад. Не знаю, что это за склад был, но взрыв был хороший, и возник большой пожар. Надо сказать, что через несколько дней после прибытия, полк по дурости потерял десять самолетов за одну ночь. Был приказ фотографировать результаты бомбометания. И вот

готовили один самолет, подвешивали ФОТАБы. Инженер полка был педант, выстроил в две шеренги самолеты, хотя их надо рассредоточивать. Каким-то образом слетела ветрянка со взрывателя, а поскольку в бомбе взрыватель не ударного, а замедленного действия, она взорвалась. Начали гореть самолеты, и эскадрилью как корова языком слизала. Инженер убежал в поле и залез в скелет погибшей лошади, потом еле его оттуда вытащили. И смех и грех… Наказали оружейника, дали ему штрафную.

Пошли через Украину. Много приходилось делать вылетов на разведку, поскольку наш экипаж был одним из самых подготовленных. Однажды пришли сведения, что в Варваровке находится немецкий штаб. А погода плохая! Кого посылать? Макарова. Вел самолет по расчету времени и вышел точно туда, куда надо. Они не предполагали, что их будут бомбить, был включен свет, и я хорошенько там поработал, за что получил от командующего благодарность.

Очень тяжелые вылеты были на Смелу — крупный железнодорожный узел. Я, как разведчик, шел впереди. Подлетаем к Смеле. «Старшина» (самый мощный прожектор) засветил — и стенка огня. Мы свернули: обойдем. Подождем, пока им не надоест. Отлетели, возвращаемся — такой же огонь. Я начал стрелять по прожекторам и зениткам из пулеметов. По моему примеру стали стрелять остальные самолеты эскадрильи. Прожектора погасли, и мы друг на друга полезли. Отбомбились очень хорошо — такие взрывы были, что не приведи господи. Я все боялся столкнуться с другими самолетами. И все-таки два самолета столкнулись…

Во время Корсунь-Шевченковской операции нашу эскадрилью послали на разведку днем. Нужно было выяснить расположение немецкой танковой группировки. Шли фронтом, чтобы захватить как можно большую площадь. Погода была плохая. Облачность метров на 400. Перелетали линию фронта, а облачность поднялась, и мы оказались на виду. Взлетели «мессершмиты»… Назад прилетело только два экипажа. Причем на посадке у нас отвалилось крыло.

Самолеты мы получили только к лету 1944 года. До этого летали, но как подменный экипаж — своей машины у нас не было. Ясско-Кишиневскую операцию мы начинали с аэродрома возле Окницы. Ближе к Яссам у нас был аэродром подскока, с которого мы летали, вели разведку с попутным бомбометанием. Наш экипаж нашел фронтовые склады и получил разрешение на их бомбометание. Взяли вместо бомб 6 кассет с КС. Бомбили с 2200, так там рвалось так, что нас из стороны в сторону швыряло.

За этот вылет мы были представлены к ордену Отечественной войны II степени.

А дальше было проще, особенно нас не колотили, но потери, конечно, были. И гибли не только в бою, а и по дурости. То нашли противотанковую мину. Повесили на дерево и стали по ней стрелять. Во взрыватель никак не попадут, пока метров на пятнадцать не подошли. Тут она и рванула. Оторвало стрелку три пальца. Калекой поехал домой. В Венгрии стояли на берегу речушки, шириной метров двадцать. Вода прозрачная, рыбки там плавают. Наши технари решили глушить.

Нашли немецкую цементную 200-килограммовую бомбу. Вмонтировали взрыватель с замедлением. Четыре человека сели в лодку, втащили эту бомбу и выплыли на середину. Вытащили чеку, стали ее бросать; лодка перевернулась, бомба пошла на дно, а они рванули к берегу вплавь. Доплыть они не успели. Их взрывом, как лягушек, метров на пятнадцать из воды выкинуло. Все живы, но получили взыскания. У нас старались не отправлять в штрафные. Во-первых, все специалисты, прошли войну. Зачем человека отправлять в штрафбат?

— *Как относились к боевым потерям?*

— Мы никогда не видели погибших. Только тех, кто по дурости… А если не вернулся… У нас не было ни одного случая, чтобы полетел, не вернулся, а через некоторое время появился. Если пропал экипаж — значит, погиб. Очень переживали. Родителям отсылали помощь, личные вещи.

Я все чаще летал не со своим экипажем, а с заместителем командира полка по политчасти майором Щербаковым. Он ни с кем не летал, только со мной. Хороший был летчик. У него была жена писарем в штабе, а потом она ушла к командиру части майору Иларионову, которого мы звали Иван Грозный. Почему? Он не летал, а только отдавал приказы. За войну он, может, десяток вылетов сделал, и все, а замполит был летающим…

Румыны сдались быстро. В конце года стали работать по Будапешту и другим населенным пунктам. Под Будапештом нас сбили. Мы вели разведку дороги Будапешт — Эстергом… Нас поймали прожектора и как начали нас лупить. Снаряд попал в мотор, и он разлетелся. Самолет стал кобрировать. Мы вдвоем его еле удерживали. Упали на нейтральную полосу. Мы были без сознания. Нас вытащили к своим. Причем нас даже не ранило. Я только ударился подбородком обо что-то и содрал кожу — до сих пор шрам остался. Вообще за войну меня только один раз ранило. Недалеко взорвался крупнокалиберный снаряд, и осколок прошел над ключицей, поцарапав ее. Это ранение даже не зарегистрировали. Комиссар говорит: «Тебя спишут, а с кем я

летать буду?!» У нас в санчасти был замечательный хирург. Обработали рану сульфидином, зашили, и через месяц ничего не было.

— Как выполнялось бомбометание?

— В правой плоскости был вырез, стояли стрелки и градуированная шкала. Я никогда этим прицелом не пользовался. Я чувствовал и ни разу не промахивался. Тактика была примерно такая: мы старались заходить против ветра, с тем чтобы уходить по ветру. К тому же при этом угловой снос минимальный. Прибираем газ, но не сильно. Особенно зимой, потому что двигатель мог остыть и остановиться. Скорость постоянная, а высота меняется, но все равно прицельный угол один и тот же. Сделал расчеты и, когда почувствовал, что пора, — бросал бомбы. Если цель длинная и узкая — колонна или эшелон, то бросали серию бомб под тридцать градусов к цели. Немножко раньше первую, потом вторую, третью. Попадали. Фотоконтроль подтверждал.

— Какую бомбовую нагрузку брали?

— До 250 килограммов. В основном брали 50-килограммовые и 100-килограммовые бомбы или кассеты с 2-килограммовыми или с 10-килограммовыми бомбами. Причем, когда на разведку ходили, брали столько же. У нас были двухбачные самолеты, на которых можно было до четырех часов летать. У штурмана стоял пулемет на турели. Как из него стрелять? На сиденье на коленки встанешь и стреляешь. Мы же не привязывались, и парашютов у нас не было. Еще в кабине был автомат на случай, если собьют. Возили листовки. Мы их брали с удовольствием — они нас иногда спасали, поскольку пачку листовок пули не пробивали. Сначала отбомбимся, а потом летим агитируем. А вот бомбы в кабину я не брал — это опасно. Достаточно было подвешенных.

— На какой высоте выполнялись боевые вылеты?

— Там, где мы ожидаем сильное противодействие ПВО, мы держали высоту 2000 с лишним. Особенно боялись эрликонов. Если его прозеваешь, если увидишь не полоску, а светящуюся точку — это твой снаряд. Немедленно отворачивай! Надо внимательно смотреть.

— В чем летали зимой?

— В комбинезонах и сапогах. Унтов не было. А летом в ботинках с обмотками или в сапогах и легком комбинезоне. В шинелях делали перелеты.

— За ночь сколько удавалось сделать вылетов?

— До 11, если недалеко и ночь длинная. А так, на дальние вылеты, один-три вылета. Всего я сделал 279 вылетов. Думаю, немного больше, мы иногда вылеты не записывали. Прилетаешь,

сразу подвешивают бомбы, заправляют самолет — и полетел. Мне надо докладывать идти, а неохота. Мы не считали вылеты, старались побольше нанести ущерб врагу. И награды нам особо не нужны были — мы врага били. Были конечно, «жуки»… но в основном в летном составе были патриоты, которые себя не жалели. Мы летали и днем и ночью. Никто не говорил: «Хочу спать, устал». Надо лететь, значит, летим.

Кроме полетов на бомбометание летали на выброску диверсантов. Я сам, как летчик, возил двух серьезных мужиков и трехдевчонок-радистов. Один из мужиков прыгал с высоты 500 метров, а второй с 50 метров методом срыва. Девчонки прыгали со 100–200 метров. Пилотировал я при этом с задней кабины, а пассажир садился в переднюю.

— С немецкими истребителями приходилось встречаться?

— Бывало, ночью нас гоняли… Днем часто приходилось вывертываться. Им было трудно с нами бороться — у нас скорость маленькая, радиус разворота намного меньше.

— Летали в основном с аэродромов подскока?

— Да. Иногда летали с базы. Когда заканчивалась летная ночь, сначала спать уходили, а потом уже завтрак. За завтраком положенные сто грамм, но я не пил и не курил. Вместо этого получал шоколад. Кстати, перед длительными полетами нам давали таблетки колы.

— Что делали в свободное время?

— Занимались кто чем: читали, некоторые готовились в высшие учебные заведения. Я, например, занимался, думал вернуться в университет после войны.

Очень много занимались самодеятельностью. Я до войны окончил музыкальное училище по классу фортепьяно и скрипки. Отец научил меня играть на гитаре. Пел хорошо, до того как простудился. Это было осенью в Венгрии. Испортилась погода, прекратились вылеты. Сел под колесо и уснул. Замерз. Целый месяц не мог разговаривать.

— Суеверия были?

— Считалось, что те, кто обогащается, трофеями занимается — тот погибает. Знаешь почему? Они дрожали в полетах, думали о своих трофеях и гибли. Я со скрипкой летал. Как не возьму скрипку, так нас или собьют или садимся на вынужденную. В Венгрии летчик и штурман вдруг напились и плачут оба: «Мы погибнем». Прощаются с нами. Думаем, напились люди, нервный срыв. Полетели в очередной полет, и их сбили…

— Новые машины, приходившие в полк, были качественно собраны?

— Хорошо делали. Недостатков не было. И потом, у нас были

специалисты-техники, ребята серьезные, ответственные. Отказы, конечно, случались. Однажды техник неправильно сделал зазоры, и двигатель встал. В град если попадаем, выбивает толкатели, приходилось садиться на вынужденную. Пропеллер часто бился — он же деревянный.

— *Денежное довольствие получали?*

— Да, нам переводили на книжку зарплату и за вылеты. В конце войны у меня что-то тысяч 15 скопилось. В Сахалоби мы с майором Щербаковым нашли несколько мешков немецких денег. Майор говорит: «Давай возьмем мешочек, разжигать печку». — «Да ну! Тащить его». Так и не взяли. А нам потом полевые стали выдавать этими деньгами! Во мы были бы богатые!

Проверка пулемета LUKAC перед вылетом.

— *Дневные вылеты на бомбометание были?*

— Да. Были дневные вылеты на бомбометание на линию фронта.

— *В то время вы знали про женский бомбардировочный полк?*

— Да. Мы их уважали. Они воевали на юге. У них задания

были попроще, чем наши. Мы встретились с ними, когда было расформирование нашего полка в Киржаче. Ходили нос кверху — они все герои, в орденах, не то что у нас: три-четыре ордена.

В конце войны дали мне молодого летчика Петра Викулина. Он к нам пришел из штрафного батальона. Попал он туда за то, что пилотировал над домом своей девушки, зацепился за журавль и разбился. Хороший летчик, но любил выпить. Мы работали с ним при штабе Второго Украинского фронта. И вот однажды он пропал. Я получил задание, а его нет. Пришлось посадить техника и лететь самому. Выполнил это задание, доложил. Нет Викулина. Думаю: «Не убили ли его, докладывать или нет? Ладно, подожду до вечера». Вечером едет румын на волах, и мой Петя сидит на соломе. Останавливается повозка. Румын слезает, вытаскивает канистру с вином, а потом стаскивает мертвецки пьяного Петра. Я подхожу: «Ты что?! Нам дали задание, надо лететь!» — «Лети сам!» — «Что с тобой будет, если узнают, что ты так нализался?!» Взял я эту канистру и, пока он спал, зарыл в землю. Он просыпается, первым делом: «Где канистра?» — «Я ее подарил, ее уже распили». — «Нет, ты, наверное, спрятал». Начал ходить по двору искать. Нашел. Я опять ее отобрал: «Буду тебе выдавать перед сном, но ни одной капли днем».

— Когда тяжелее было воевать, когда вы начали, в 43-м или в 45-м году?

— Все время было тяжело. Немец жестоко защищался. Война окончилась очень интересно. Ночью 8-го около полуночи вдруг повсюду началась стрельба, ракеты взлетают. Мы все бегом на аэродром. Я бегу рядом с командиром полка, скрипка со мной. Он говорит: «Ты с ней, как с ребенком, не расстаешься». Сели в самолеты, запустили моторы, ждем вылет. Вдруг бежит дежурный: «Конец войне!» На следующий день торжественный обед, я первый раз выпил 100 грамм. А ночью полетели на боевой вылет к Праге — и два экипажа погибли. Уже письма домой написали — все, война закончилась, ждите нас с победой. Вот такое было…

Головченко Николай Федорович, штурман 646-го АПНБ

Я 21-го года. Родился и жил в маленькой деревеньке Одесской области в двадцать домов. Такое захолустье! До железной дороги 35 километров, а до районного центра —18. И называлась она страшно — Кривая Пустошь. Что такое каникулы, я и не знал, потому что отец у меня рано умер, мать инвалид. Все приходилось самому делать. В 1939 году закончил педагогический техникум и работал учителем начальных классов в сельской местности. Оттуда меня и призывали в 40-м. В военкомате меня спросили: «В какой род войск хочешь?» Я сразу сказал — в кавалерию. Мы, пацаны, на лошадях летали без седла. Что там — машины догоняли! Машины-то редкостью были в конце 20-х — начале 30-х годов.

Действительно, направили в кавалерию. Куда везут? Оказывается, в Москву. Из такого захолустья попал в Москву! В Особую кавалерийскую бригаду! В этой бригаде были лошади наркома обороны. Командовал ею генерал Доватор, хороший культурный командир. Располагались мы в больших казармах в Хамовниках. Меня, как имевшего среднее образование, определили в учебный взвод учиться на офицера. Кавалерия — это очень непростой род войск. Нужно не только иметь солдатскую подготовку, но и ухаживать за лошадью, чистить ее, поить, тренировать. Мою первую лошадь звали Руана — строгая, «старослужащая». Помню, только выходим на рубку лозы, а она уже вся дрожит, шагом идти не может, только галопом. Когда рубили лозу, я пересаживался на другую лошадь, менее норовистую.

В этой бригаде я чувствовал себя в своей тарелке. Первым был и на скачках, и на препятствиях, и на рубке лозы. А ведь присылали некоторых, например москвичей, они и лошади-то не видели!

В марте месяце 1941 года пришло распоряжение: пополнить авиационные училища. Сначала была комиссия в части, а потом в гарнизоне, отобрали нас человек двадцать и отправили в Чкалов. Я страшно не хотел идти в училище, любил лошадей. Нас крутили на центрифуге. Увидел, как некоторые после этого не могли сесть прямо. Я тоже решил так сделать, но не угадал, сел с наклоном в другую сторону. Меня сразу: «Ты чего?» — «Так получилось». — «Нет, ты врешь». Потом писали диктант. Я же учитель, знал русский язык хорошо. Наделал таких ошибок,

которые первоклассник не сделает. В общем, на собеседовании меня спросили: «Вы что, учиться не хотите?» — «Да, не хочу!» — «Почему?» — «Люблю кавалерию. Служу в кавалерии. Не надо мне ничего!» — «У нас, в армии, такой закон: «Не можешь — научим, не хочешь — заставим!» И все. Прибыло нас человек двадцать, а в училище оставили меня одного.

Я учился до 1943 года. Летали на ТБ-3, мы его еще «гробом» называли, по 9 курсантов. Один навигацией занимается, другой готовится к бомбометанию, третий фотографирует. Первые вылеты — с ведерком. Ой, наблевались мы на нем! Помню, в 1942 году в училище прислали командира из пехотинцев, комиссованного по ранению. Стал он нас к дисциплине приучать. Много занимались строевой подготовкой, а перед полетами поднимались в 3 часа ночи и семь километров до аэродрома шли строем. Вечером нам — совместный обед и ужин. Тут только и наешься. А он нас гоняет на прогулку то шагом, то бегом. Мы пожаловались летчикам-инструкторам на него. Они говорят: «Вы его возьмите на аэродром, пусть полетает». Долго мы его уговаривали, рассказывали, как интересно летать на самолете. Уговорили. Посадили его на ТБ-3. Ой, он полведра наполнил! А мы хохочем… После этого его как подменили: «Так, кто с полетов — отдыхать».

Смех смехом, а готовили нас очень серьезно. Давали навигацию, высшую математику, прием-передача азбуки Морзе, бомбометание. В 1942 году тех, кто плохо успевал, недисциплинированных, в общем, треть училища отправили на фронт в пехоту. Вскоре с фронта в училище пришло письмо, что они попали в окружение и почти все погибли…

В начале 1943 года нас выпустили, присвоив звание «младший лейтенант», и направили в Чебоксары в зап переучиваться на ночников. Ведь в училище мы ночью не летали. А сколько можно переучиваться на ночника? На земле, когда ночь темная-темная, чего ты там увидишь? А взлетаешь — как рассвело. Видимость отличная, особенно реки, дороги, рельсы — все видно. Если днем умеешь ориентироваться, то и ночью сможешь. Ну, пусть месяц потренироваться надо, а нас держат и держат. Война идет, Украина, где у меня остались мать, две сестры, племянницы, младший брат, оккупирована. А я кантуюсь в Чебоксарах. Я и еще один пилот написали письмо маршалу Тимошенко о том, что наши семьи, родственники находятся на оккупированной территории, а мы в тылу проедаем чужой хлеб. Просим отправить нас на фронт. Через две недели пришел приказ: отправить на фронт! По этому приказу 13 октября я попал на фронт в 646-й ночной бомбардировочный авиаполк.

Надо сказать, разочарования, что я попал на У-2, не было. Ведь что такое У-2? Я считаю, что даже если будет атомная война, то и тогда У-2 будет работать. Потому что это неприхотливый, тихий, скрытый самолет. Для него всегда найдется что делать.

В общем, я начал на Украине. Дали несколько провозных полетов с опытным пилотом. Потренировали управлять самолетом, чтобы мог привести и посадить самолет в случае, если убьют летчика, и начал воевать. Дали мне пилота Павла Бушина из Нижнего Тагила, 15-го года рождения. Он малограмотный был — семь классов образования. Ориентировкой совсем не владел, но пилотировал хорошо. Штурманская задача какая, ты знаешь? Пилот, как говорится, извозчик, а штурман — это все! Предварительные расчеты делали на земле. С метеостанции получали метеосводку. Учитывая эти данные, рассчитываем маршрут. В воздухе часто все пересчитываем, поскольку и ветер поменяется, и температура не та, что дали. Шли на высоте, сколько наскребем. Ну, самолет такой, что больше 3000 не наберешь. Обычно шли на 2000. Если цель прикрыта, то километров за 8–10 до цели убираем газ, идем со снижением. Тихо, даже разговаривать можно. Заходили всегда с попутным ветром. Не доходя до цели, сбрасывали САБ-50. С таким расчетом, чтобы ее отнесло к цели. Если ветер сильный и САБ несет хорошо, то в этом же заходе можно было и бомбы бросить, если слабый, то делали еще один заход. Бомбили примерно с 1000 метров. Высоту бомбометания еще на земле знаешь.

Вылетов десять я сделал, и тут нас направили на станцию Стрый. Наземная разведка сообщила, что там скопились эшелоны. Полетело звено. Распределили обязанности. Один осветитель, другой гасит прожектора и уничтожает зенитки, третий — бомбит. Вышли на цель, осветили. Прожектор схватил. У нас была подвешена пара маленьких РСов. Развернулись — и ими по прожектору. Смотрим, луч упал — прислуга убежала. Вообще прикрытие станции было совсем плохое, даже зенитки мало били, редко так, может, всего две их и было. Одна бомба попала в цистерну. Эшелон разорвался на две части. Море огня! Еще одна бомба попадает в эшелон с боеприпасами. Начинают рваться и лететь снаряды. Все это неимоверное зрелище! В общем, мытам натворили делов… И тут же прилетел контролер, сфотографировал результаты. Всех, кто участвовал в этом вылете, наградили, кого Красной Звездой, кого чем. Меня, например, орденом Славы.

Не всегда так удачно получалось. Над Проскуровом мы два самолета потеряли — сильно укреплена была цель.

Один раз полетели на разведку. Дали нам двухбачковую

машину (таких всего несколько в полку было). Летать должны были часов пять. Бомбы, кроме осветительных, разведчикам брать не разрешали, просто наблюдали, если нужно, то освещали. Последний пункт маршрута был станция Загожаны. Подходим на высоте 1000 метров, уменьшили обороты мотора, бросили САБ, а там страшное скопление эшелонов. Я даю летчику направление. У меня одна бомбочка была (у нас это называлось «калым»). Сбросил, рассчитал, за сколько секунд должна долететь. Только досчитал до пяти — рядом с нами разорвались зенитные снаряды. Прожекторов нет, а снаряды рвутся рядом. Видимо, у них локатор был. Мы вниз. Наша задача, чтобы снаряды взрывались выше самолета, потому что от зенитного снаряда осколки летят вверх. Они гнали нас до 500 метров. Мы уже ушли, а они стреляли под углом 30–45 градусов. Моторунас встал… Стрельба прекратилась. Я говорю: «Паша, давай заводи». А он не заводится — охладили. До линии фронта еще 100 километров. Я говорю: «Вот лесок, давай над ним встанем в круг. Если что, на ветки сядем, может быть, останемся живы. В лесу, может, никого нет». На всякий случай попрощались… Сейчас тяжело это все рассказывать… Я говорю: «Ты давай, давай, дрочи. — Пилот волнуется. Ну, в общем, начал дрочить, потом вдруг — трык! — Паша, давай!» Опять трык — потом длиннее, и потом мотор взревел. Высота была метров 200–300. Начали над лесом набирать высоту. Набрали тысячу метров. Что с самолетом, мы не знаем — главное, что мотор работает. Прилетели на аэродром, заходим на посадку, и винт у самолета остановился — горючее закончилось. В общем, насчитали потом 61 дырку в самолете. Я получил две царапины, настолько легкие, что и не заметил.

Локатор — это была новинка, против которой было сложно бороться. В 1944 году два полка послали бомбить сильно укрепленный стационарный аэродром, на котором базировались немецкие истребители и бомбардировщики. Как обычно, взлетали с интервалом в минуту. Соседний полк шел чуть раньше. В воздухе далеко видно, и вот, подходя к цели, видим — один самолет загорелся, пошел к земле, через минуту — второй, взорвался и тоже к земле. Третий догадался, отвернул. Мы тоже в рассыпную. У нас тогда штурман старший лейтенант Черненко, воевавший с самого начала войны, у него уже было два ордена Красного Знамени, два Отечественной войны, погиб. Его пилот привез мертвым. Вернулись, все возбуждены. Командир полка посылает во второй вылет два звена. От соседнего полка столько же пошло. Зашли с разных сторон. Но тут уже локатор у них не работал, зато включились прожектора, молчавшие в первом вылете. Лупили они нас сильно, но отбомбились, пожгли их

самолеты и прилетели домой…

По совокупности представили к ордену Красного Знамени. Обмыли. Как? Утром, как прилетаем, нам полагалось по сто граммов. Орден в стакан и пьешь. Ну, это пока до Польши не добрались. А в Польше пошли спиртзаводы. На одном спиртзаводе было две цистерны по 2 тысячи литров спирта. Откуда-то технари нашли молочные бидоны по 30 литров. У этих цистерн была ручка, ее поворачиваешь, и сразу наливается полный бидон. Жили мы в помещичьем домике по четыре человека в комнате. Вот на комнату — бидон. Тогда уже 100 граммов эти и не считались. Я не мог спирт пить, да и вообще не любитель. Один раз нажрались. Мы же утром поедим — и спать. А какой сон утром? Три-четыре часа поспишь, и кажется, что выспался. Вечером на построение, а мой Пашка, любивший выпить, бухой. Да и не только он один. Обычно строил полк заместитель командира полка по летной части, а тут командир, Береговой, пришел. Эти тоже в строй встали, шатаются. «Выйти из строя!» Говорит мне: «Полетишь со мной, раз Пашка нажрался». Мы с ним полетели на переправу. Не буду рассказывать… В общем, там нас били по-страшному. Семь прожекторов держали! Я такой… не люблю сачковать. Вот ребята идут, проходим город, который под немцами. Он защищенный — прожектора, зенитки. Они его обходят, а я напрямик шпарю: «Кого там прожектора схватили? А, это Головченко опять». И тут мы с ним поперли… Там страшно было. Нас до моста не допустили. Командир полка начал кричать, чтобы я бросал бомбы. Сбросили раньше. Как начал он вырываться из прожекторов! Ужас! Они нас держали, пока мы не ушли и угол не стал градусов 30. Сели на аэродром. К нам подбегает официантка — ведь командир полка. Ночью нам давали кофе с булочкой и еще что-то. Он сидит, из машины не вылезает. Я тоже, по субординации положено, чтобы он первым. Говорит официантке: «Вон ему отдай». — «Ему само собой». Потом вылезли: «Ты что, всегда так летаешь? Куда ты пер? Не видишь, что там творится?!» — «Не всегда, по обстановке». — «Но так же ведь нельзя, ты же шел на верную смерть и меня за собой туда пер».

Много пришлось летать на спецзадания — возили разведчиков, в Югославию к партизанам. Там очень сложно было — горы, площадки маленькие. Привозили им оружие, продовольствие, забирали раненых.

— *Днем летали?*

— Нет, днем мы не летали. Однажды нам дали здание бомбить на рассвете. Немцы засели в подвале какого-то здания и не давали подойти пехоте. Подвесили нам бомбы с взрывателями

замедленного действия, чтобы до подвала дошла, сказали, что истребители будут нас прикрывать. Мы пошли, отбомбились. А возвращаться на бреющем полете, чуть ли не между деревьями. И потеряли ориентировку. Решили сесть. Сел на лесную площадку, сориентировались. А как взлетать? Влетать надо против ветра, а в том направлении линия электропередач. И мы рискнули взлетать под проводами. Один раз такой случай был. Паша хулиган был, но летчик отличный. Когда окружили Бреслау, войска пошли дальше на запад, а мы по ночам летали с запада на восток бомбить окруженный гарнизон. Туда же летали и немецкие «Хеншель-126». Сбрасывали им боеприпасы, питание. Перед городом стояли девушки-прожектористы. Они нас поймают и ведут, пока мы ракету не дадим, а немцы в это время нас лупят. Паша спускался и ругал их сколько раз.

В конце войны мне дали молодого летчика Иванова. Он был какой-то не смелый. Февраль месяц, аэродромы раскисли, а мы продолжаем летать. Ходили на аэродром в сапогах, а в кабине переодевали унты, потому что еще холодно было. С обеих сторон площадки, с которой мы летали, рос лес, да и сама площадка ограниченная. У-2 надо было отрывать от земли на скорости 70 километров в час, а тут мы взлетаем, я чувствую, что его надо уже отрывать, иначе через лес не перетянем. Говорю: «Давай отрывай». А он все ждет, пока мы скорость наберем. Оторвал, но высоты набрать уже не успели, зацепились за верхушки деревьев, но проскочили. Он говорит: «Самолет не набирает высоты». Лопасти винта, видимо, побились. Что делать? Поднялись примерно на 100 метров, не больше: «Ну что, давай садиться с бомбами. Включай фары, разворачивай». Как говорил командир полка: «В воздухе ты командуешь». Смотрим — площадка. Давай на эту площадку. А там перед ней дорога, обсаженная деревьями. Не дотянули, дерево снесли, нас развернуло и об землю. Я шмякнулся лицом о приборную доску. Потерял сознание. Чувствую — меня тормошат. Очнулся, самолет горит. Он меня вытащил: «Побежали, а то сейчас будут бомбы рваться!» Отбежали метров 30 или 40, упал прямо в лужу, хлебаю воду. Самолет горит, а взрыва нет. Что такое? Потом видим, затухает, затухает, все — сгорел самолет. И бомбы целые. Ни фига себе?! Как такое могло быть? Представляешь? То ли бомбы были некачественные, то ли еще что, не знаю. Сориентировались и пошли пешком на аэродром — там нас уже встречают. У меня была шишка на лбу, нос свернут в сторону, губы вот такие и ручкой мне два ребра сломало. Но главное, почему бомбы от удара не сдетонировали?

— Какую бомбовую нагрузку брали?

— До 400 килограммов брали. Вообще, смотря какой мотор, а то у нас бывали такие самолеты, которые еле тянут, на них и воевать нельзя. В основном возили 50-килограммовые бомбы, реже «сотки». Иногда подвешивали два РСа. У меня стоял ШКАС. После бомбометания почти всегда из него обстреливали цель. Если не израсходовал патроны, то, возвращаясь, идем вдоль линии фронта, засекаем стреляющее орудия и по ним из пулемета. Самолеты приходили стандартной зеленой окраски. Зимой их иногда перекрашивали в белый цвет. В это время года летали на лыжах.

— Сколько заходов на цель делали?

— В зависимости от типа цели и количества бомб. Бывало, по одной сбрасывали, бывало, что и все сразу. Вот, например, бомбим эшелон на перегоне. К нему надо подойти под углом к направлению движения, а иначе не попадешь. Бомбы бросали по одной.

— Какие взаимоотношения были в полку?

— Когда прибыл в полк адъютант эскадрильи, старший лейтенант попытался заставить меня почистить его карабин. Я отказался, и больше проблем не было. Отношения были отличные, как в кинофильме «В бой идут одни старики». У нас самодеятельность была хорошая, много пели. У нас три эскадрильи было. Спали отдельно, но держались все месте, полком. Девушек было 4 или 5 человек…

— Приходилось сталкиваться с ночными истребителями?

— Да. «Мессера-110» на нас охотились. Они набирали примерно нашу высоту, ходили. Фары включат, поймают и сразу на гашетки нажимают. Если только видел фары, сразу ныряй под него.

— В ситуации, когда надо быстро принять решение, кто управляет самолетом? У вас же второе управление. Бывало так, что, заметив опасность, вы делали маневр помимо воли летчика?

— Нет. Если пилот в порядке, не ранен, я не имею права вмешиваться в управление самолетом. Бывало, когда ходили далеко, на 3–4 часа, отбомбившись, на обратном пути Паша говорил: «Колька, бери управление, я хоть немножко вздремну».

— Как вы прицеливались для бомбометания?

— На глазок. Из кабины высовываешься и смотришь — даже прорези в крыле не было. Конечно, при этом учитываешь скорость ветра, скорость самолета.

— Сколько максимально вы делали вылетов за ночь?

— Зимой ночи длинные, можно пять-шесть вылетов сделать, в зависимости от расстояния до цели. А так — два-три вылета.

— Как были обустроены временные аэродромы, с которых вы

летали?

— Положено обозначать «Т», но у нас этого не было. У «Т» стоял финишер с фонариком. Если зеленый — можно садиться, если красный — уходи на второй круг. Садились в полной темноте.

— *Нелетные ночи бывали?*

— Часто. Дожди если идут или туман. Что делали? Дежурили на КП. В комбинезонах, в унтах под самолетом лежишь, ждешь — будет вылет или нет. Спали, конечно. Со сном никаких проблем не было — уставали сильно. Какой был распорядок дня? После рабочей ночи прилетаем, позавтракали и спать. К середине дня идем обедать. Кормили отлично. После обеда занимались, кто чем. Бывали политзанятия, и просто гуляли, самодеятельностью занимались, в преферанс играли. Поначалу командиром полка был подполковник Летучий, герой финской войны. Если погоды нет, мы с ним играли в «балду» на города, допустим, на реки. Он очень любил эту игру. Часов в восемь (зимой в пять) шли ужинать. Потом на аэродром. На КП полка нам ставили боевую задачу, и пошли.

Проверка самолета перед вылетом.

— *Потери большие были у вас в полку?*

— Самолетов пять за полтора года сбили. Потерь было не

особенно много, слава богу, обошлось. Меня тоже один раз сбили, пришлось садиться на вынужденную, едва перетянув линию фронта.

— Как относились к войне?

— На аэродром шли, как на работу. Просто работа у нас такая, опасная.

— О существовании женского полка во время войны знали?

— Конечно, знали. Ну к ним другое отношение было…

— Когда нервное напряжение больше всего проявлялось?

— Когда бьют. Когда держат прожектора. Самое сильное напряжение. Когда задание получаем? Нет. Там как бригадир назначает на работу.

— Между вылетами вы сидите в кабине?

— Нет. Обязательно выйдем, покурим. Оружейники ленты пулеметные заправляют, бомбы подвешивает. Каждый занимается своим делом.

— С парашютом летали?

— Нет. Никаких парашютов. Спасайся как можешь.

— Какое было денежное довольствие?

— Оклад был 950 рублей. К ним прибавляли за каждый вылет, подъемные, ночные и т. д. Получали по три с лишним тысячи в месяц. У меня на книжке к концу войны скопилось что-то порядка 50 тысяч. Когда домой после войны приехал, это было большим подспорьем — родня голодала.

Кстати, моего брата, с 1926 года, немцы несколько раз пытались отправить на работы в Германию, но он бежал. После освобождения Одесской области его призвали в армию зенитчиком. Когда война шла к концу, мы с ним списались. Он мне написал, где примерно находится, и я к нему приехал на мотоцикле. Мы там все мотоциклами запаслись.

Вернулся в полк, рассказал, что у меня брат рядом. Командир говорит: «Давай мы его сделаем оружейником или кем-то еще». Написали запрос, и его отпустили. Я его привез в свою часть. Мы после войны тренировались, летали. Предложили ему полетать. Он с неудовольствием пошел. Сделал кружок. «Ну что?» — «Пусть брат летает, я не могу».

— К немцам какое было отношение?

— Военных я их не видел. А с мирными… Когда в Германию прилетели, аэродромы приходилось очень часто менять — наступление шло быстро. Посылали на поиски обычно звено или пару самолетов. Выбирали такое расположение, чтобы был лес, где прятать самолеты, и недалеко деревня, в которой мог расположиться личный состав. С воздуха посмотришь, садишься. Идем осматривать площадку. Вот как-то мы идем, подошли к

деревне — не то что наши деревни, где дома с соломенными крышами. Тут все под черепицей. Скот ревет, свиньи визжат, куры кудахчут, никого в деревне нет. В один дом зашли с Пашкой. Женщина и девушка, видимо, дочка, увидели нас, все дрожат. Мы немецкий язык немного изучали. Она говорит: «Меня, только дочку не трогайте». Мы говорим: «Да что вы? Мы же не за этим пришли, мы пришли посмотреть, как вы живете». Она рассказала, что немцы перед отступлением ходили по домам, говорили, чтобы уходили в леса, потому что придут русские, будут грабить, насиловать… Конечно, пехота хулиганила, было дело. Голодные солдаты…

В 1944 году у меня страшно болел желудок. Оказалось, что у меня язва 12-перстной кишки. Меня комиссовали, летать нельзя, но война-то идет, летать надо. Так я до конца войны и летал. Война закончилась 9-го числа. Шел сильный дождь, мы не летали, спали в казарме. Прибегает дежурный: «Ребята, война закончилась! Германия капитулировала!» Выскочили на улицу кто в чем, кто в трусах, кто в штанах — война кончилась! Представляешь, что это такое?! Война кончилась?! Постреляли в воздух и пошли спать. На следующий день собрались ехать в Берлин, а нам задание — помочь Праге. И вот три ночи на 10, 11 и 12 мы работали. Закончили войну 12-го, без потерь.

После войны меня списали с летной работы. Думаю: «Раз не летать — домой!» Командир полка говорит: «Оставайся! Я тебя поставлю комендантом аэродрома. Куда ты поедешь? Ты знаешь, что сейчас твориться на Украине?! Там же страшно!» Но я поехал домой.

Максименко Алексей Афанасьевич, летчик 640-го АПНБ

Я родился в конце первой четверти прошлого века, 15 февраля 1923 года. В 1940 году окончил московскую среднюю школу № 612, находившуюся в Потаповском переулке. В то же время я окончил аэроклуб Свердловского района, который находился около Театра Ленинского комсомола. Почему пошел в авиацию? Я еще в школу не ходил, мне лет семь было, когда я увидел над деревней, в которой родился, летит самолет, и вдруг от него оторвался какой-то предмет и падает, а самолет снизился и пошел на посадку. Думаю: «Что-то случилось, надо бежать, посмотреть». Все бегут, и я бегу, а бежать надо было километров шесть. Добежали. У самолета оторвался винт, и он сел на вынужденную. Рядом стоит симпатичный лейтенант с двумя кубарями. Мне так это понравилось! Я говорю: «Дядя лейтенант, можно кабину посмотреть?» — «Кто хочет быть летчиком?» Все молчат. «Я хочу быть летчиком». — «Тогда давай полезай». На крыло посадил, открыл дверку кабины: «Смотри». Я стал его расспрашивать, что там и как. Он мне все рассказал, показал приборы, объяснил, что такое ручка. Я говорю: «Можно посидеть?» — «Ух как много хочешь! Ну посиди, только ничего не трогай». И вот я впервые ощутил себя в кабине самолете. А потом, когда учился в школе, с огромным интересом прочитал книжку об американском летчике-испытателе Джиме Колинзе. Тут уже было спасение «челюскинцев», первые герои, дальние перелеты. В старших классах к нам в школу пришел летчик-истребитель майор Сорокин, который воевал в Испании. Он тоже нам рассказывал о войне. Историчка у нас была Дита Мейровна Лесник, работавшая в Швейцарии секретарем у Ленина. Очень образованная женщина, патриотического склада. Она нам рассказывала так о декабристах, их подвигах. Это так нас тогда волновало! Думаешь: «Бог ты мой! Вот это жизнь, духовная красота. Вот, к чему надо стремиться!» Нам сказали, хочешь быть летчиком, занимайся спортом. У нас преподавателем по физкультуре был Андрей Старостин, знаменитый футболист. Мы все были члены спортивного общества «Спартак», носили значки и спортивный берет. Задача стояла — сдать нормативы на четыре значка. Первый — Ворошиловский стрелок, для этого нужно было выбить 45 очков из 50. Второй — ПВХО (подготовка к противоздушной и химической обороне). Третий — ГСО (готов к санитарной обороне), надо было уметь оказывать первую

медицинскую помощь, делать искусственное дыхание. И последний — ГТО, первой или второй ступени. Этот значок на цепочке. Помню, нужно было прыгнуть вверх на 1 метр 40 сантиметров, а мог только на 1 метр 30 сантиметров. Потом мне один друг рассказал, что можно прыгать через голову, и я сдал этот норматив, и Старостин дал мне ГТО второй степени. Четыре значка, как ордена, елки зеленые! Все это вместе формировало стремление к реализации собственных сил. Хотелось быть лидером, впереди, лучше других выглядеть. Поэтому, когда учился в 8-м классе и к нам пришел сотрудник райкома комсомола, призывавший комсомольцев идти в авиацию, я пошел первым. За мной потом еще два парня из моего класса поступили. Они тоже стали летчиками. Оба прошли войну. Однако сначала меня не взяли — мал был ростом и годами не вышел. На следующий год меня приняли, и то условно.

Летали мы в районе современного аэропорта Шереметьево. Там возле деревушек Бурцево и Молжаниновка был наш аэродром. Обычно давали провозных 20–25 вылетов, а я сделал 5 вылетов, и мне инструктор говорит: «Тебя выпускать можно». Через 10 полетов меня выпустили, и я закончил первым аэроклуб. Мне начали давать летать на других самолетах: Р-5, УТ-1, УТ-2. Кроме того, я летал под колпаком, пилотируя по приборам. Кстати, думаю, что эти навыки, приобретенные загодя, спасли меня от гибели на фронте.

— Немного расскажите о предвоенной жизни. Куда ходили, чем увлекались?

— Во-первых, ходил на каток: в Сокольники, «Эрмитаж», ЦДКА, Парк культуры имени Горького. Лучшим считался ЦПКиО им. Горького, конечно. В «Эрмитаже» была более изысканная публика, каток маленький. Туда девчонки ходили на свидание к богатым женихам. Я увлекался лыжами и участвовал в соревнованиях на 15, 25, 50 километров. Летом плавание, бег. Футболом заниматься у меня не получалось. Кроме этого, ходили в Дом пионеров на улице Стопани, занимались в кружках, играли спектакли. В ЦПКиО была парашютная вышка. Но надо сказать, что из класса нас было всего человек пять, отваживавшихся прыгать.

Отец у меня был умный мужик. Он участвовал в Первой мировой, семь лет провел в плену в Германии. Посмотрел западный мир, отлично владел немецким языком. Он меня приобщал к культуре. Помню, повел меня в театр Ермоловой. В нем вся мебель была обшита темно-бордовым бархатом, с золочеными гранями. Я впервые увидел такую роскошь! Помню, играли спектакль «Искусство интриг». Я его до сих пор помню.

Такие роскошные одежды, длинные платья. На меня все это произвело неизгладимое впечатление — интерьер, театральная публика того времени, спектакль. На перекрестке Покровки и Чистых прудов был кинотеатр «Аврора», и там перед началом сеанса часто пела Ковалева. Недалеко был «Колизей», где крутили фильмы и часто выступал Утесов со своим оркестром.

Обучение в школе было смешанное. На Чистых прудах тогда был военный городок, где жили военные: маршалы, генералы. В нашей школе учились их дети. Репрессии нас особо не коснулись. Были две девчонки из параллельного класса. Слух ходил, что их отцов арестовали. Они ходили хмурые. Мы им сочувствовали, понимали, что все-таки это не враги народа. Было какое-то ощущение, что что-то тут не то.

Я приехал в летную школу после окончания аэроклуба. Не только я, нас была целая группа. Нас так и звали — москвичи! Причем с хорошей, белой завистью. Все же почти все из нас имели законченное среднее образование, некоторые окончили техникум… Вдруг меня вызывает начальник особого отдела. Прихожу: «Товарищ капитан, по вашему приказанию курсант Максименко прибыл». — «Вы комсомолец?» — «Да». — «Нужен еще один надежный товарищ, у вас есть?» — «Конечно, есть. Миша Шагов». — «Вы повезете врага народа в тюрьму, в Куйбышев. Получите пакет, винтовки, штыки. Вам будет предоставлено отдельное купе. Вы должны ни с кем не общаться, не разговаривать. В туалет ходить по одному. Продукты дадут сухим пайком. После прибытия в Куйбышев винтовки на перевес с примкнутым штыком, должны довести его до тюрьмы, вам откроют ворота, сдадите туда. Получите пакет и расписку о том, что вы сдали, и прибудете назад. Учтите, это ответственное задание». Думаю: «А кто же враг народа?» Мы приготовили амуницию, винторезы взяли. Приводят нашего начальника училища, полковника с четырьмя шпалами, которой двумя часами раньше проводил совещание о воспитании летного состава. Рассказывал о патриотических качествах, стойкости, выносливости, преданности Родине. У нас челюсть отвисла, думаю: «Как же так?! Только что он проводил совещание по воспитанию патриотизма, и вдруг враг народа?!» Но что сделаешь — мы солдаты, обязаны выполнять приказание. Сажают нас в черную «эмку». Водитель, начальник особого отдела и мы — вперед, на вокзал. Посадили нас в купе, дали ключ, мы закрылись. Разговаривать запрещено. Он спросил разрешение покурить, мы разрешили, конечно. Состояние, надо сказать, было нехорошее. Приехали на вокзал. Я говорю: «Слушай, Миша, ну его на фиг! Никуда он не убежит. Что мы его днем, посередине

города, вот так будем вести, как арестанта?! Чтобы толпа сбежалась? Давай винторез на ремень, пусть он идет, а мы за ним». — «Давай». — «Товарищ полковник, мы пойдем достойно, но вы уж, пожалуйста…» Прошли половину пути до тюрьмы. Смотрим, слева пивная. Полковник обращается: «Сыночки, разрешите мне хоть кружку пива!» — «Конечно, товарищ полковник!» Зашли в пивную. Он заказал кружку пива: «А можно еще граммов 50?» — «100 граммов можно». Он взял рюмку, повертел ее, выпил, пивом запил. Смотрю, у него слезы из глаз закапали в эту пивную кружку. Нам стало не по себе, тяжкое волнение. Сидим, а внутри все переворачивается. Вытер слезы платочком: «Сыночки, теперь пошли». Мы вышли, а ноги едва идут. Пришли к воротам тюрьмы, кнопку нажали. Нам открыли дверь два держиморды с лошадиными челюстями: «Что?! Врага народа привели?! Давайте туда. Пакет?» — Отдали пакет. — «Раздевайся, вражья морда». Стали с него снимать петлицы. У него был орден Ленина, два ордена Красного Знамени. Ордена сорвали, бросили в урну. Гимнастерку разодрали, сволочи. Белье сняли. Щупают у него под мышками, мошонку: «Расставь ноги шире!» Он весь сгорбился. Так жалко его стало. Выдали ему полосатую шапочку, робу на голое тело. Смотрю, наш полковник превратился в старого деда. Нас это потрясло. Мы говорим: «Дайте нам расписку». — «Не дадим». — «Без нее мы не уйдем. Как мы доложим? Скажут, сбежал по дороге, нас в тюрьму посадят, к вам привезут». — «Ладно, напиши им расписку». Забрали, вышли. Обратно шли до поезда, не могли обмолвиться словом, настолько это тяжко нам было… 1943 год. Курская дуга. Ночью летали на боевые задания, а днем — как связные самолеты: надо или генерала отвезти, или боевой приказ из штаба воздушной армии в полк, или еще какие-нибудь донесения. Помню, прилетел на аэродром Рябинки. Там стоит штурмовой полк. А было такое правило, когда садишься на аэродром, надо было доложить руководителю полетов: «Товарищ руководитель полетов, экипаж такой-то прибыл с тем-то на такое-то время». Тогда тебя заправят горючим, покормят. Прихожу: «Товарищ капитан, старший лейтенант Максименко прибыл». — «Сынок, иди, я тебя расцелую!» — Обнял меня. — «За что, товарищ капитан?» — я сразу не понял. «Ты в тяжкую минуту разрешил выпить 100 граммов с прицепом…» Вот такая встреча состоялась. По крайней мере, остался жив. К сожалению, фамилию я его не помню.

— В то время было три вещи, являвшихся предметами роскоши — часы, радио и велосипед. Что из этого у вас было?

— Отец у меня был простой рабочий. Жили мы небогато, и ни

велосипеда, ни приемника у меня не было. Ас часами связана особая история. Он привез из Германии золотые карманные часы фирмы «Мозер» и черный блестящий свитер. Когда я уходил на фронт, то после училища заехал домой, и он мне подарил эти две вещи. Отдавая часы, он сказал: «Это все мои воспоминания о плене. Помни, что ты у меня единственный любимый сын». Часами я дорожил. Идет война, я уже стал заместителем командира эскадрильи. У меня убили одного штурмана, и мне дали другого из штрафников. Он был штурманом дивизии дальней авиации, его разжаловали и послали ко мне штурманом эскадрильи. Полетели мы за самолетами в Казань — нужно было 9 самолетов пригнать на фронт. В Казани мы жили на частной квартире. Самолеты летчики-испытатели облетать не успели, пришлось это делать мне. Так я облетал 18 самолетов, отобрал девять. На аэродром я ходил в меховом комбинезоне, а часы оставлял в брюках дома. И вот иду домой, смотрю, что-то народа много. Подхожу: «Что случилось?» — «Да ваш штурман застрелил хозяйку». Квартировались у старичка лет семидесяти со старушкой. Мне рассказывают, что он пошел на рынок, купил литр спирта и качан кислой капусты. Пришел, напился, возился с пистолетом и выстрелил себе в руку. Хозяйка сидела, чинила ему шерстяной носок. А пуля, пробив ладонь, попала ей в висок. Дед во дворе дрова колол, услышал это дело. Прибежал, подобрал пистолет и выбросил его в снег. Теперь милиция ищет его в снегу. Он мне говорит: «Командир, прости». Я еще ничего не понял. А когда переоделся, сунулся в карман — часов нет. Он говорит: «Я их продал». — «Ну и свинья же ты. — Мне-то тогда было 21 год, а ему за сорок. — Ты же отец, как ты мог так поступить?!» Был показательный суд, ему дали десять лет с заменой в штрафной. Так пропали мои часы.

— Что было на столе?

— Мы жили с отцом в Москве, а мама и вся семья в деревне в Брянской области. Они обычно приезжали в гости, привозили сало, курицу, гуся. Когда я учился в школе, в любом гастрономе была скороварка, в которой готовили котлеты, стоившие тридцать копеек. К ней покупаешь булочку за три копейки и стакан кипятка с бульонным кубиком. Вот тебе первое и второе, и ты жив-здоров. Жили в коммуналке, вместе с еще шестью семьями. Жили все дружно — все праздники отмечали вместе. Общая была кухня, метров двадцать, где у каждого был свой столик или уголок. Готовили на керогазе. Соседки помогали нам готовить. Бывало курицу купишь, принесешь, соседка сварит тебе суп… Жили душа в душу, помогали друг другу.

— Расскажите о программе обучения в аэроклубе?

— Изучали теорию полетов, двигатель М-11, устройство самолета У-2. Иногда давали технику пилотирования на тренажере. Подлетывать начинали на планере, запускавшемся с амортизатора. Потом пересаживались на самолет. Инструктором у меня был Саша Чибисов. И вот первый полет. Тренировочные полеты выполнялись из задней кабины. Инструктор всегда садился вперед. Он говорит: «Ты не держись за ручку, сиди спокойно и только смотри, что я делаю. Я тебе буду говорить: «Встали на полосу, даем газ, разбегаемся, поднимаем хвост. Набрали скорость по прибору 90 или 100 километров в час, ручку на себя, и самолет отрывается. Выдержали немного в горизонтальном полете, чтобы скорость набрать, а то в штопор свалишься, теперь переходим в набор. Ручку от себя, левый разворот, потом второй разворот. Подошел к третьему развороту, надо готовиться к посадке, убираем газ и планируем. Подошли к четвертому развороту, заходим на посадку. Нос должен смотреть туда-то, а самолет идти с такой-то скоростью, тогда не промажешь. Запоминай это положение, теперь садимся. Садись плавненько, чтобы «козлов» не было, иначе сломаешь машину. Ты все понял?» — «Понял». — «Заруливаем. Рассказывай, что ты понял. — Я должен ему все повторить. — Теперь ты делай все сам. Я буду сидеть, в крайнем случае буду страховать, поэтому, если я подергаю ручкой, ты мне ее отдавай». Вот так полета три за день сделали. Собирают курсантов, и пошли пешим по летному по кругу. Каждому укажут на недостатки на каждом этапе полета. Тем, кто лучше летал, было поощрение — можно было работать инструктором-общественником, то есть тебе ни фига не платят, ты просто помогаешь инструкторам в работе с курсантами, летаешь с ними.

— *Курсантов кормили на аэродроме?*

— Меня нет. У меня было два друга — Миша Шагов, сын министра внешней торговли, и Сабуров Володя, сын председателя Госплана СССР, Максима Захаровича Сабурова. Тот мог на аэродром и тортик принести — богато жили. А я-то что? Только хлеб черный с куском сала, что из деревни прислали, и все. А Володя принесет какую-нибудь вкусную булочку, торт: «Леха, пойдем, «тормозок» употребим». Съешь, и веселее на душе… А у нас за праздник было ириски купить. Когда познакомишься с девочкой, купишь 100 граммов ирисок — это считалось подарок.

Помню, у нас в аэроклубе училась Маша Малышева, студентка авиационного техникома. Бюст у нее был невероятного размера. Про себя мы ее звали «Маша молочно-товарная ферма». Летала она плохо, и все ее никак не могли выпустить самостоятельно. Обычно днем ветерок, а под вечер все

успокаивается. Вот тогда слабочков выпускают в самостоятельный полет. Командир звена ее проверил, говорит: «Давай ее выпустим. Все уже летают, а она никак не может». Взлетела наша Маша, и все. Ждем, нет ее. Полчаса нет, час нет. Уже темнеет. Вдруг низко появляется самолет, цепляет шасси за ангар и бух — лежит. Сама она не поранилась, но в шоке. Лифчик у нее от удара лопнул и все ее прелести выскочили наружу. Помню, Гусь, командир звена, подходит: «Убери свою молочно-товарную ферму!» На этом ее летная карьера закончилась. Потом она рассказала, что забыла сделать второй разворот. Потеряла ориентировку. Потом выскочила на Ленинградское шоссе, долетела до Парка культуры, восстановила ориентировку и обратно по улицам полетела на аэродром. А тут уже землю не видно, вот она и плюхнулась.

Экзамены сдавали Государственной комиссии. Я, конечно, рвался учиться на истребителя. Нас обманули, сказали, что поедем в истребительное училище, а привезли в Алсуфьево. Профиль этого училища еще не был определен. Начали проходить первоначальное обучение, а потом училище стало бомбардировочным. Сабуров и Шагов ушли в истребительную авиацию, а у меня не было такой волосатой руки — остался в бомбардировочной. Прослужил в ней 40 лет верой и правдой и ни сколько не жалею.

С мая по декабрь 1940 года мы были в Алсуфьево, а затем нас перевели в Балашов. Там технику пилотирования у меня проверял известный летчик Старичевский, который впоследствии стал начальником училища. Панков, будущий Герой Советского Союза, заправлял горючим и маслом из обычного белого 20-литрового бидона. Только взлетели. Температура двигателя за 200 градусов! Я докладываю: «Товарищ майор, температура зашкалила». Развернулся, сел на взлетную полосу. Оказывается, этот Панков залил, вместо масла, эмалит.

Программу СБ я закончил к маю 1941 года. Вместо трех лет учился всего один год.

— Как вам СБ как самолет?

— Для того времени считалось приличной машиной, простой в пилотировании. Правда, движки М-100 были слабоватые, и бомбовая нагрузка была небольшая. Вот «бостоны» — это машина! На них стояли мощные двигатели в полторы тысячи лошадиных сил, ресурсом 500 часов. А до 100 часов только масла доливай, ничего делать не надо. Я потом на Ту-2 летал, так там у двигателей поначалу ресурс был 25 часов, потом 50 часов, потом 100 часов. На «бостонах» было радиооборудование фирмы «Бендикс». Сядешь, как будто кто-то рядом благородным голосом говорит, никаких шумов, не то что на СБ — ничего не слышно,

только треск стоит. Радиостанция РБ-100 такая хреновая… У нас сидишь весь согнутый, потому что упираешься головой в «фонарь». А на «бостоне» сидишь, как король, — кабина просторная, тут тебе и печка, и пепельница, и писсуар.

— Как восприняли приказ Тимошенко № 0362?

— Нам уже пошили форму, должны были дать два кубика, а вместо них дали два сикеля — треугольничка. Мы негодовали, бунтовали. А что делать? Пошумели, пошумели, и все. После окончания учебы получил отпуск, приехал в Москву, встретился со своими друзьями, одноклассниками, отцом. В Москве у моего отца была знакомая, которая работала на Смоленской площади в ателье Госплана СССР. Говорит: «Давай, сынок, я тебе сделаю хорошую форму». И сшила мне коверкотовую гимнастерку, темно-синие брюки, я купил эстонские хромовые сапоги, а брат, работавший в НКВД на Лубянке, в своем закрытом магазине купил мне реглан. В учебно-тренировочный полк, куда меня направили инструктором, я приехал полностью экипированный по последней военной моде. Кто идет на танцы: «Леша, дай сапоги». Другой: «Дай гимнастерку». Командиром звена был Жуков. Он был блатя высшей марки: плавал с матросами в зарубежные плавания, сидел на Соловках, на Колыме. Страшный был, как шимпанзе, но бабник невозможный. Вот он ко мне: «Слушай, Леша, зачем тебе реглан? Пиджак коверкотовый… Давай лучше пропьем». А что делать? Командир сказал — слушаюсь. Пропили реглан. Я уже был зачислен в боевой полк, и мы вот-вот должны были лететь на фронт. Потом гимнастерку, потом пропили брюки. Последними пропили сапоги — оделся в кирзу. Те-то были по ноге, а эти, как говорят, козья ножка. Солдатские шаровары нацепил, а вылета нет. Приходит знакомая девчонка: «Леша, пошли танцевать». — «Нет». — Мне стыдно. То я ходил, как король, а тут в солдатской форме. «Ты чего не идешь?» — «Да не хочу». — «Пойдем, проводишь меня. — Я надеваю солдатскую шинель. — Леша, а где же твой костюм?» — «Все пропили». И поэтому на фронт я улетал не обремененный никакими прелестями роскоши. И ничего не было жалко.

— У вас было ощущение, что будет война?

— Конечно. Мы чувствовали. Когда нас перебазировали из Алсуфьева в Балашов, нас собрал полковник Юков: «Сынки, сейчас грозная обстановка, и она все усложняется. Нам приказано, чтобы обезопасить подготовку летчиков, перебазировать нашу школу и объединиться с балашовской». В мае месяце 1941 года в Балашове произошел страшный пожар: сгорело 60 самолетов и 4 ангара. Была раскрыта диверсионная группа из двадцати человек, которые его организовали. Все это

нагнетало атмосферу ожидания войны.

— Где вы встретили войну?

— В Куйбышеве на пути к месту службы. Поезд остановился. Я вышел на перрон, взял кружку пива, смотрю, у громговорителя собрался народ, слушают: «Война!» Женщины крестятся. Я не допил кружку пива, быстрее в поезд, чтобы не прозевать. Вроде того: «Там война, а ты тут пиво пьешь». Сел в вагон, а в нем разговор уже только о войне: «Как же так?! У нас же с немцами договор о дружбе?! Почему они начали?!» Кто постарше говорит: «Они-то, конечно, обещали, но посмотрите — они же уже захватили пол-Европы, а теперь очередь дошла до нас. Там были буржуазные государства, они их оккупировали, а у нас коммунистический режим — тем более им как кость в горле. Теперь нам с ними будет трудно бороться». Понимание, что произошло что-то страшное, было, но в то время, будучи 18-летним, я не сумел оценить всю трагедию и сложность ситуации.

Приехал я в полк, дали мне группу, и начал я ее учить. На основе полка стали формировать полки на У-2, а меня не берут. Я написал 5 рапортов — не берут. Мой командир эскадрильи майор Полищук был назначен командиром полка. Он мне сообщил, что один летчик ушел и освободилось место. Говорит: «Пиши рапорт и давай к нам в полк». Они к тому времени уже закончили программу ночных полетов. Только по 6-му рапорту меня зачислили в боевой полк. За три дня прошел ночную подготовку, хотя до этого ночью никогда не летал, и вместе с полком убыл на фронт в феврале 1942 года.

— Лично вы как воспринимали то, что вам придется воевать на У-2?

— Желание было попасть на фронт. Мы знали, что все-таки пересядем на современные самолеты.

Летели под Москву. По пути под Каменск-Белинским у меня в воздухе загорелся двигатель. Пришлось садиться на горящем самолете на лес. Метров с десяти прыгал в снег. В самолете остались шлемофон, одна перчатка и один унт. Там же сгорел и бортпаек. У меня была пачка папирос «Беломор», которые мне девушка подарила — вот и все наше питание. Мороз под сорок, а я без головного убора. Хорошо, что на ноге остался меховой носок — унтенок, ну а руки попеременно грел в перчатке. Взяли парашюты и пошли — парашют нельзя бросить, это оружие. Сутки прошли, смотрим, впереди — остов нашего самолета. Вот так — вернулись к «разбитому корыту». Уже устали, расстроились. Тогда вспомнили, чему нас учили — стали делать засечки на деревьях, смотреть, на какой сторне мох растет. Сил уже не было, поэтому и катились, и ползли, через двое суток силы совсем

иссякли. Ведь мы даже ночью не давали друг другу спать, потому что уснешь — замерзнешь. Думали — все. А потом услышали далекий гудок паровоза, собрались с силами, хотя уже говорить не могли, и пошли. Смотрим, домик стоит. Я подполз к крыльцу — идти не мог, только полз, — а постучать не было сил. И тут я потерял сознание. Штурман был постарше меня на два года, физически посильнее. Он постучал, нас пустили. Это было в районе станции Чаадаевка, разъезд Никоново. Я очнулся через 14 часов на столе. Первая мысль: «Надо доложить, что мы живы». Штурман уже доложил. Нас ждут в Пензе. Летчикам, потерпевшим аварию, давалось право остановить любой поезд и уже следовать к месту назначения. Нам остановили санитарный поезд, там мне нашли шапку с одним ухом, один валенок, дали меховую рукавицу, и с парашютами на плечах мы сели на поезд и прибыли в Пензу. Даже не обморозились. Благополучно все обошлось.

Отправка раненого в тыл.

На крышу кабины нанесена надпись: «Презрение к смерти рождает героев».

В Пензе один из летчиков оказался в госпитале с аппендицитом. Меня посадили на его самолет, и полетели дальше. Полк сел на аэродром Новые Петушки, а потом под Егорьевск на аэродроме Красные Ткачи. Поначалу номеров у нашего и братского полка не было. Их просто называли литер «А»,

литер «Б». Но уже летом 1942 года полк получил номер — 640, а соседний — 408, а также знамя и печать. И уже со знаменем прибыли на Брянский фронт.

Здесь стали изучать район, осваивать полеты, бомбить на полигоне. Район был не простой — Москва рядом, много запретных зон. От нас требовали точных знаний. Мы же пока выполняли полеты по связи, возили командующих армиями. Помню, только сели на аэродром Елец, как нас «юнкерсы» начали бомбить. Рядом находилось кладбище, на нем мы пережидали налет. Первый раз я на собственной шкуре испытал, что такое бомбежка. Помню, мужик ведет лошадь, а у нее половины морды нет. Она фыркает, кровью брызжет, но ноги идут и глаза у нее такие необыкновенные… До сих пор отчетливо эту картину вижу.

Первый боевой вылет. Командир полка построил всех летчиков на аэродроме, а летчикам было по 18 лет, зачитал боевую задачу: такой-то кавалерийский корпус шел в прорыв и остался без связи. Полку приказано послать экипаж и установить связь. Днем. Без прикрытия. Ясно — обратно вряд ли вернешься. Командир закончил читать: «Кто желает лететь добровольно, два шага вперед». И все, как один, сделали эти шаги. У меня, когда я посмотрел, сердце забилось. Думаю: «Вот это моральный дух!» У нас был спортсмен, старше нас, Леша Аладьев. Ему поручили это задание. Он вылетел и не вернулся… а потом начали выполнять боевые полеты ночью.

Еще раз было задание лететь днем — требовалось заснять полосу наступления танков, чтобы они имели перспективную панораму. Это задание я выполнял со штурманом — полет прошел благополучно.

Поначалу нас берегли, давали малозначимые цели. Первый вылет я делал весной 1943-го под Воронежем. Бомбили железнодорожную станцию. Понимаешь, я же пацан, не нюхавший пороха. А ведь там могут и убить! Состояние очень напряженное. Перед вылетом мы со штурманом обо всем договорились. Нам сказали, что мы должны отбомбиться и сфотографировать результаты. И вот мы на боевом курсе. Зенитки лупят и справа, и слева. Разрывы все ближе и ближе. Кажется он таким длинным! Это уже мы потом поняли, что чем длиннее боевой путь, тем короче твоя жизнь — стали сокращать. А тут… и за ухом поковыряешь, и нос почешешь. Штурману кричу: «Сбросил или нет?» — «Нет. Так держать». Наконец сброс, а после сброса еще должно пройти пятнадцать секунд, пока бомбы не начнут рваться, чтобы можно было сфотографировать результаты. Прилетел я с красным ухом — стер его до крови.

Через несколько дней — второй вылет. Теперь на станцию

Касторная. Это большая, важная станция. Там нас встретили по полной форме — и прожектора, и зенитки. Тут еще страшнее все показалось. Привезли первые пробоины. После вылета начал думать, как сократить боевой путь. Обсудили со штурманами, организовали промер ветра на маршруте, чтобы при выходе на цель уже знать, какой будет снос. Короче, быстро соображали, как живыми остаться.

Над Касторной я впервые увидел, как штопорят самолеты в лучах прожектора. Ведь в чем сложность нашей работы? Поймают прожектора и так нежно ведут, а ты в луче оказываешься, как паучок. По тебе бьют, а ты, например, на боевом курсе, и штурман говорит: «Так держать», справа, слева трассы, а штурман говорит: «Так держать». Если ты опытный летчик и уже летал в прожекторах, знаешь, что надо делать — ты должен сразу переключиться на приборы и пилотировать только по приборам, никуда не смотреть, если посмотрел, тебя повело влево или вправо, в зависимости от того, в какую сторону посмотрел — в штопор раз, готов… Молодые, неопытные, часто находили свою могилу в первые полеты. Я предложил провозить молодых летчиков на полигоне в лучах прожектора. Для этого в кабину сажали опытного летчика, который имел опыт боевых полетов в лучах прожектора, и он возил молодых. Мы стали меньше нести потери.

Поначалу делали один вылет за ночь, а потом и пару вылетов стали делать. А когда начали оборудовать аэродромы подскока, то и 5–6 получалось, и подальше летали. Основной аэродром базирования располагался в 30–50 километрах от линии фронта, а в пяти-шести выбиралась площадка, разбивглся старт, делался запас горючего и бомб. Под вечер мы перелетали на него и оттуда работали.

— Девушки говорили, чуть ли не до 15 вылетов за ночь делали…

— Это ерунда. Особенно летом — ночь короткая. Обычно сделаешь три вылета и то возвращаешься — уже светает, тут и «мессера» сшибить могут. У нас в полку только я, и то один раз, сделал 5 вылетов. Первым прилетел, еще до начала сумерек на аэродром подскока, а возвращался уже светло было. Потом, все еще зависит от цели. Если она хорошо прикрыта — надо осмотреться, а не лезть в пекло очертя голову, да и тяжело это психологически…

Я выполнил около 150 боевых вылетов на бомбометание аэродромов противника, станций, на охоту за железнодорожными эшелонами. Работали по скоплениям войск, летали к партизанам… Кроме того, мы еще выбрасывали на парашютах в

тыл разведчиков — девочек лет 17–18, молодых, красивых. Ты ее выбросил и ждешь, пока она на явку не придет, а тебе не пришлют подтверждение. А особый отдел тебя мурыжит: «А не к немцам ли ты ее сбросил?» Ходишь и думаешь: «Бог ты мой, скорей пришли бы какие-то сведения, вроде выполнил все как надо».

У нас тоже говорили, что если ты пять-десять вылетов сделал, значит, жить будешь. Ты уже сумел освоиться в воздушной обстановке, научился бороться со средствами ПВО, просто так тебя уже не убить. Очень часто мы выполняли удары по таким важным узлам, как, скажем, Курск, Орел, Брянск, Карачев, Волхов и другие города. Они, естественно, были прикрыты очень сильно. Вот, например, Орел, на который я сделал 72 вылета — там было 24 прожектора и около 360 орудий различного калибра.

У нас там за одну ночь из эскадрильи, из 10 самолетов, было сбито 7. Смотрю, молодежь уже в кусты идет, понос пробрал. Тогда командир полка говорит: «Знамя на старт, я иду с замполитом первым, за мной Максименко, потом остальные». А вообще после Курской дуги у нас из 32 уцелело только три экипажа, а остальные там остались… Я с Орла один раз почти 300 пробоин привез — живого места не было. Залатали — с заплатками такой красивый самолет, и пошел дальше летать.

Так что каждый полет — это дуэль. Если ты сумел обмануть зенитки и прожектора, значит, ты отбомбился и выиграл. Если они сумели использовать твои слабости и неподготовленность, значит, ты становился жертвой и там находил свою могилу. Расскажу один полет. Были случаи, когда летчика убивали или ранили. Бывало, что убивало штурмана. Я сам двоих привез. Последнего разнесло в клочья прямым попаданием снаряда в его кабину. После этого мне дали штурмана Степана Николенко, высокого парня. Он сам окончил аэроклуб и мог летать. Когда три-четыре вылета за ночь сделаешь, устаешь, он говорил: «Отдохни, я поведу самолет». Он вел, а я мог вздремнуть И вот полетели мы с ним на Орел. Я часто ходил лидером. В чем заключалась моя задача? Мне подвешивали, кроме обычных бомб, еще и САБы для подсветки цели. Мы дошли, сбросили САБ. Прожектора нас ищут, а мы сразу маневр — и ушли. Начали подходить другие самолеты, немцы переключили внимание на них. Но САБы горят всего пять минут, чтобы полк прошел, надо сделать еще заход и снова сбросить. В первом заходе всегда есть элемент внезапности, а тут тебя уже ждут. Мы приходим, бросаем фугасные бомбы, потом САБы. Видимо, в это время выполняла бомбометание и дальняя авиация. Вдруг прямо перед носом промелькнул самолет. Мой самолет попал в спутную струю, и его

перевернуло вверх колесами. Нужно газ убрать, иначе тебя закрутит, и все. Убираю газ, самолет начал снижаться, и я оказался в перевернутом штопоре. Думаю: «Неужели все?» И передо мной в голове прошла вся моя жизнь, все мои родные, поступки, друзья, Москва, отец… Пока я вывел его в горизонтальный полет, осталось метров 50 высоты. Мотор остыл. Я даю, а он не забирает! Зенитки и пулеметы все бьют. Кругом, как в аду! Я выскакиваю прямо на аэродром Орел-военный, что южнее Орла. Штурман говорит: «Леша, давай делай что-нибудь». — «Мотор не забирает!» Приземлились на колеса, впереди «юнкере». Я через него перепрыгнул и опять приземлился. Пощупал высотный корректор. Чуть-чуть мотор зачихал, но скорость я уже потерял, бегу по немецкому аэродрому. Двигатель набирает обороты. Сбил заграждение колесами, и самолет зашатался, еще раз чем-то коснулся земли, смотрю, меня забрало и потянуло. Вышли из зоны огня — темно и спокойно… Почему-то запели: «Широка страна моя родная». Когда мы сели на свой аэродром, конечно, самолет был весь в дырках. Штурман меня расцеловал: «Бог нам подарил жизнь, и мы должны это ценить, мы должны жить долго и счастливо». Вот такой полет… Бывало, что и на вынужденную садился, но всегда удачно — на своей территории. Садишься ночью, на ощупь. Как-то раз вышел из самолета, а впереди в пятидесяти метрах обрыв… но везло, бог дарил удачу. Правда, я и подготовлен был лучше многих. Поэтому меня посылали на самые сложные задания — к партизанам, лидировать полк, делать контрольную разведку. Меня считали ночным снайпером. К тому же у меня был толковый штурман, который мог и пилотировать. Чтобы с первого захода, первым ударом, разрушить мост или переправу, железнодорожную станцию, на полигоне делали макет, тренировались. Только потом шли на цель. А за тобой смотрят, разбомбил или нет — у особиста всегда ушки топориком. Фотоконтроль был всегда. Поначалу фотоаппараты стояли только на командирских машинах, а потом и на все поставили.

Отлетаешь ночью, а днем посылают в штаб воздушной армии. Возил Жукова, Рокоссовского, Василевского, Новикова, Ротмистрова, летал с донесениями. Помню, они все просили: «Только пониже, и смотри, чтобы за линию фронта не залететь». Жуков, тот сам с планшетом подходил: «Покажи маршрут. Ориентируешься нормально? Только, чтобы за линию фронта не завез. Понятно?» — «Понятно». Летишь-то без штурмана. Потому и не каждому летчику доверялось, а только тем, у кого был опыт и умение ориентироваться на малых высотах. Минимум командиру звена или опытному летчику доверяли. А так,

рядовому, не разрешалось. В летной книжке это отмечалось как спецзадание и боевым вылетом не считалось. В августе месяце 1943 года за 150 вылетов меня наградили одним орденом Боевого Красного Знамени.

И знаешь, мы не жили тем, что случилось, потерями, а ждали того, что еще случится. Смотришь, сегодня одного нет, завтра другого, думаешь, мой удел быть следующим, моя очередь. Что делать? Война! Убивают. И все равно готовишься к тому, чтобы не допустить своей гибели, принимаешь все меры, чтобы из любой обстановки выкрутиться, перетянуть хоть на одном крыле, хоть без хвоста, но на свою территорию, не попасть в плен. После войны со многими товарищами беседовал, со штурмовиками, истребителями. Они говорят: «Леша, мы тоже так же думали. Остались живы, потому что не пытались атаковать «на ура!» Всегда просчитывали, что нужно сделать для выполнения боевой задачи и для сохранения экипажа, самолета и своего оружия». Кто сумел это понять, тот жил и воевал, рос и по службе, и в мастерстве. У кого ума и творчества не хватало на это, тот становился жертвой.

— *Как воспринималось отступление 1941 года?*

— С горечью. Отец уехал в отпуск в деревню, да так и остался в оккупации вместе с семьей. Перед Курской битвой командир полка, зная, что это моя родина, где я помнил каждую стежку-дорожку, посылал меня на разведку. Как-то он мне сказал: «Твоя родная деревня освобождена. Бери самолет и лети». Вчера ушел противник, а сегодня я прилетаю, делаю кружок, смотрю — от домов, втом числе и от моего, одни головешки. Сел на луг, пацаны бегут, а среди них мой брат. Прихожу — у пожарища босой отец стоит, палочкой ковыряется. Обнялись. Отец расплакался. В вещмешке у меня были булка черного хлеба, американская тушенка, кусок брынзы, сахар, сухари, сгущенка. Подошли еще односельчане. На конце села стояла покосившаяся халупа — одна из немногих уцелевших построек. Зашли туда, достал закуску. Откуда-то появилась самогонка. Выпили. Утром опять в полк.

— *Какую бомбовую нагрузку брали?*

— Мы возили КС, кассеты с фосфором — как положишь серию, и грустно немцам становится. Могли взять четыре штуки осколочных бомб АО-25. Всего порядка ста килограммов. Когда пришли самолеты с двигателями по 125 лошадиных сил, тогда стали брать по 150 килограммов, могли взять 6 штук по 25 или 2 по 100. Бывало возили трофейные бомбы АФ-82–82 килограмма. Если работали по танкам, нам давали ПТАБы.

Выделялись и экипажи для освещения целей, бравшие САБы.

У меня был такой случай. Обычно нам давали время удара, но в тот раз вылет задержался, и мы пришли на Орел, когда наносила удар дальняя авиация. Один из сброшенных ими САБов попал на верхнюю плоскость, зацепился и горит. Я бомбы сбросил и начал скользить, чтобы пламя сорвать. Кое-как удалось. Прилетаю, у меня половина лонжерона прогорела и дыра в обшивке с два футбольных мяча.

— РС подвешивали?

— Эксперименты такие были, но я с РСами не летал. Еще брали гранаты АГ-2 против истребителей, поскольку были случаи, когда нас ночью атаковали истребители.

— ШКАС стоял у штурмана?

— Вначале у нас их не было, а потом начали ставить. Некоторые просто на шкворне, а некоторые на турель ставили. ШКАС есть ШКАС — говно. Ночью нас два раза истребители атаковали над Орлом.

— Летали с парашютами?

— Да. Пользоваться им не приходилось, но однажды летел уже домой и чувствую, что-то колет мне в попу. Прилетел, а потом укладчик парашюта приходит ко мне и приносит сердечник снаряда: «Вот, — говорит, — ваша смерть». Снаряд пробил парашют и чуть-чуть вылез наружу. В другой раз осколок разворотил каблук сапога.

— Как-то еще техники модифицировали самолет, устанавливали дополнительный бак или бронеспинку?

— На некоторых самолетах в центроплане стоял дополнительный бензобак. Их использовали для дальней разведки, допустим, до Брянска, и даже глубже. Летали больше четырех часов. Но это редко. Был такой случай. Я уже был командиром звена. Вызывает меня и летчика моего звена Кривцова командир полка и приказывает немедленно лететь в штаб Брянского фронта на двух самолетах. На бреющем полетели, сели. Тут Жукова привезли. Кричат: «Жуков прилетел». Генералы по кустам разбежались, сидят и не выглядывают. Мы у самолетов. Вызывает маршал Новиков и ставит задачу найти танковый корпус, введенный в прорыв, и восстановить потерянную с ним связь. Полетел мой ведомый. Вскоре сообщили, что самолет упал в расположении наших войск. Потом уже выяснилось, что пуля пробила тот самый дополнительный бак в центроплане. Самолет загорелся. Он сумел его посадить и выскочить сам, а самолет сгорел. Теперь лететь мне. Пошел на бреющем на высоте 5–10 метров. Кругом огонь, стреляют в упор. Кое-как проскочил линию фронта, нашел танки. Сел, вернее, почти упал. Ко мне приходит подполковник: «Что надо?» — «У меня приказ установить связь,

выяснить, какая нужна помощь, каких раненых надо взять». — «Я ранен в руку». — «Садись и приготовьтесь докладывать обстановку». Самолет прыгает по ямам, пули летят. Стреляют и наши, и немцы. Взлетел. Прилетел. Сел. Меня трясет, но иду докладывать. Говорю: «Привез вам раненого полковника, он доложит обстановку». Все генералы тут собрались. Маршал говорит: «Представить летчика к ордену Красного Знамени». Но я так ничего и не получил… Да и ладно, жив остался, и то хорошо.

— Где и как жил летный состав полка?

— Летчики и штурманы жили отдельно от технического состава полка. Чаще всего обитали в землянках, вырытых на границе аэродрома. В них стояли сколоченные из бревнышек сплошные нары, в середине такой землянки была печка. Дверь деревянная, сделана из бревен. В холодное время обивали ее соломой и брезентом. Обычно батальон аэродромного обеспечения давал матрасы и наволочки, которые нужно было набивать соломой, сеном или стружками. Не помню, простыни были, наверное, были. Укрывались плохенькими одеялами. Было холодно, поэтому укрывались и шинелями, и комбинезонами, а иной раз в наступлении спали прямо в летных комбинезонах, не раздеваясь. И летом, и зимой делали навес, под которым стояли металлические умывальнички. В холода умывались в землянках.

— Зубы чистили?

— Тогда это не считалось важным элементом гигиены. Иногда чистили, когда щеткой, когда пальцем. Зубной пасты у нас не было, а был зубной порошок, и то если кто на пополнение прибудет, тогда привезет, а так и его не было.

Каждый день был осмотр по форме 20 на наличие вшей и блох. Баня, как правило, раз в 10 дней. В это время сдавали обмундирование на прожарку. Так что насекомых у нас не было. Конечно, когда прибывало пополнение, оно привозило их с собой, но их быстро выводили. У нас был хороший, очень ответственный врач, одессит Миша Виторган. Он следил за чистотой, иногда давал нам витамины. В полеты нам давали небольшие плитки шоколада. Вообще боевые вылеты истощают нервную систему. Особенно это заметно у молодых — у них все дергается, для них все таит опасность.

Был у нас в полку такой случай. Прислали нам летчика-истребителя Мордашова — видимо, у него что-то там не сложилось, вот и перевели на У-2. Мы еще были сержанты, а он пришел лейтенантом, да и постарше он нас был. Гонору у него было много. Но ведь в истребительной авиации ты маневрируешь, принимаешь решения, а тут от тебя требуется выдержка — держать курс в лучах прожекторов, подогнем противника. И

некоторые не выдерживали. Помню, полетел он первый раз. После вылета, смотрю, что-то у него состояние неважное. Второй вылет. Штурман мне докладывает: «Что-то мой Мордашов мандражит. Бомбы сбросили до цели». В общем, он труханул. Его засудили — и в штрафбат. К нам он оттуда не вернулся. Такой случай у нас был единственным.

— Как был обустроен аэродром?

— В стартовый наряд назначался дежурный по полетам, обычно офицер. Ему в подчинение давали одного или двух сержантов, разбирающихся в вопросах производства полетов. Старт разбивался так. Вдоль взлетной полосы устанавливались три лампы, работавшие от аккумулятора (естественно, имелся резервный аккумулятор). В конце полосы устанавливался керосиновый фонарь «летучая мышь». На линиях предварительного и исполнительного старта так же устанавливалось по два фонаря. Получается как бы ворота.

Со стоянки выруливаешь на линию предварительного старта. Миганием АНО запрашиваешь разрешение на выруливание. Обычно у руководителя полетами, стоящего у линии исполнительного старта, есть фонарь зеленого, красного и желтого цвета. Зеленый цвет — разрешаю. Выруливаешь на линию исполнительного старта. По газам — и пошел. Все это делалось по секундам. Интервал между самолетами должен быть небольшой, поскольку цель освещается непродолжительное время, и нужно успеть всем отбомбиться. Так что вылетали с интервалом минута-полторы. Особенно четко это соблюдалось в первый полет. В следующих вылетах не так, поскольку возвращались все в разное время. Взлетел, набрал высоту 150–200 метров, делаешь разворот. Проходишь над аэродромом по кругу, чтобы убедиться, что у тебя самолет и мотор работают нормально. Прошел над стартом. После этого идешь на исходный пункт маршрута (ИПМ), откуда прокладывается маршрут полета до цели. Обязательно перед вылетом нам сообщают сигнал «я свой самолет» на этот день.

Главное — выйти на цель в свое время, чтобы не было столкновений в районе цели, чтобы не попасть под бомбы других самолетов. Однажды, когда возвращался с боевого задания в облаках, мы столкнулись с самолетом, который шел на задание. Я сразу не понял, что произошло. Раздался удар, как взрыв. Прилетел — пол-плоскости отрублено. Прикинули, кто это мог быть — точно, у него такие же повреждения. Этот летчик ушел из заданного эшелона. На разборе полетов нас предупредили, чтобы лучше выдерживали скоростной и высотный режимы полета.

Отработал по цели и идешь по маршруту на свой аэродром.

Приходишь на аэродром, на высоте не больше 300 метров, а иначе старт не увидишь. Мигаешь огоньками. Сделал «коробочку», заходишь на посадку. При этом если ты взлетал и огни, обозначающие взлетную полосу, у тебя были справа, то садишься, оставляя их слева. Сел и заруливаешь на стоянку. Если привез пробоины, то их осматривает техник вместе с инженером полка. Если просто дырка от пули — ерунда, заклеивают, и все. Ну, а если развернет хороший лопушок, тогда могут задержать с вылетом.

— *Кто ходит докладывать о выполнении боевого вылета?*

— Командир экипажа вместе со штурманом шли докладывает командиру эскадрильи и командиру полка. Их интересовали погода над целью, наличие ПВО, крупных пожаров, освещенность. Кроме этого, адъютанту, старшему эскадрильи, докладывали о выполнении боевой задачи. Он эти сведения заносил в журнал, а потом на основе их составлял донесения.

— *На какой высоте пересекали линию фронта?*

— Это зависит от погоды и от характера цели. Если цель — войска на поле боя, это одно, тут, может быть, и с меньшей высоты бомбить. А если летишь на Орел, Курск или Брянск, елки зеленые; на аэродром, прикрытый мощным огнем, тут, конечно, забираешься как можно выше, на две — две с половиной тысячи метров.

— *При выполнении полета на крупные цели, при заходе на цель обороты двигателя прибирали?*

— Нет. Идешь в режиме нормального горизонтального полета на скорости 100–120 километров в час. Прицелы у нас не были простенькие, поэтому, чтобы точно поразить цель, нужно выдержать высоту скорость и курс. Рассчитать угол прицеливания, если меняется высота, очень сложно, поэтому мы с планирования не бомбили.

— *С какой примерно высоты проводили бомбометание?*

— Полторы, две, иной раз с тысячи метров, если цель близко располагалась к линии фронта и не успевали набрать высоту. Потому что не успевали набирать больше высоту. И тут уж все, что есть в пехоте, все по тебе стреляет. Редко когда прилетаешь без пробоин.

— *С ночными истребителями противника приходилось встречаться?*

— Над Орлом было 2–3 случая, но дело в том, что истребителю проще вести бой с целью, соизмеримой с ним по скорости. Тогда он может сблизиться и открыть огонь, мимо нас он просто проскочит, и все.

— *Ас дневными?*

— Пару раз. Один раз, когда я возвращался с четвертого вылета перед рассветом, я уже шел со снижением. Смотрю, пара навстречу идет. Думал, что наши на прикрытие. А они развернулись и на меня. Вот тебе и наши! Сразу ушел к земле, а тут уже и линия фронта близко — отстали. Тут главное, чтобы первая атака не была внезапной. Ну и повезло — все-таки темновато было, промахнулись, не попали…

Как-то под Ельцом, с аэродрома Измалково, повез в штаб воздушной армии находившегося в Хорошие Воды начпрода. Что-то ему надо было договориться насчет продовольствия. Полетели на бреющем. Смотрю, пара заходит. Слева прошла, я прижал пониже. Они разделились и по одному заходят. От первой атаки я ушел. Гляжу, впереди луг, а на нем копна сена. Пока они заходили, я приземлился, не выключая двигателя, выскочил из кабины — и за этот стог. Начпрод за мной. Немцы заходят, пытаются поджечь самолет, а он не горит. Я начпрода таскаю за собой, чтобы нас все время копна прикрывала, а он ни черта не соображает, не ориентируется. Смотрю, они уходят. То ли боекомплект израсходовали, то ли горючка закончилась. Начпрод держится за штаны. Оказывается, он со страха… в общем, запах в кабине был нехороший. Двигатель так и работает на малом газу. Рули попробовал — в порядке. Привез его. Говорю: «Вот так летчики воюют, ебена мать! А ты сидишь на кухне, а их плохо кормишь!» — «Товарищ старший лейтенант, все будет нормально!» Ребятам рассказал, они обхохотались, но с тех пор у нас с питанием проблем не было. Он все что угодно сделает, но летчиков накормит как надо! Конечно, севрюги и белуги, других разносолов на столе не было. На первое варили или суп, или борщ с мясом. На второе — картошка, каши гречневая, пшенная, овсянка. Иной раз давали суп гороховый со свининой. Но обязательно на обед были первое и второе блюда, как правило, с мясом или рыбой. На третье — всегда или кисель, или компот. Летом, конечно, свежие овощи. Зимой с питанием было сложнее. Один раз так задуло, что ни поезда, ни автомобили не ходили. Тогда на столе была только американская пшенка на «солидоле», как мы говорили, искусственном жире. Как она надоела! После войны я на пшенную кашу смотреть не мог! Еще помню, летали в тыл за самолетами в Каменк-Мельницкую, где-то под Пензой. Там стояла кавалерийская дивизия. Ну, а кавалерию чем кормят? Овсом. Это, значит, будет так: на завтрак — овсяная каша, на обед — овсяный суп и овсяная каша, на ужин — овсяная каша и овсяный кисель. Все заходим в столовую с парашютами и как заржем: «И-и-и-го-го!»

— 100 граммов давали?

— На фронте давали. Или водку, или спирт, иной раз с непонятным запашком, но давали. Утром после боевой ночи усталые, с парашютом за спиной идем в столовую. Если кто-то не вернулся или ранен, то и настроение неважное. Там дожидаемся последние экипажи, и тогда уже по 100 граммов. Если кто не вернулся, то его норму отдадут командиру.

Выпьешь, начинаются разговоры, шутки, каждый хочет отвлечь и себя, и другого.

Потому что все эти переживания, связанные с опасностью, надо забыть.

— В ваш полк возвращались те, кого сбивали?

— Нет. Говорили, что видели командира звена и его штурмана в колонне военнопленных, но к нам они не вернулись. Когда немцы начали отступать летом 1943-го, нас перебазировали на новый аэродром. Перелетали днем. Штурман мне говорит: «Леша, посмотри направо». Весь лес был усыпан парашютами! Это все наши братишки… Столько там жизней погублено было… Как сейчас эта вся картина у меня перед глазами. Ну а местным хорошо — они из парашютного шелка белье шили.

— Как относились к потерям?

— Каждый переживал по-своему. У нас был такой Соболев, у него была жена, двое детей. Как сложная задача, так он говорит командиру полка: «Товарищ командир, пусть Максименко летит, он холостяк, а у меня семья». Кому к партизанам лететь? Максименко. Он холостяк, молодой, детей нет, жены нет, собьют, так и бог с ним. Жена плакать не будет, а мать не знает. Я лично о смерти тогда не думал. Только в конце войны, когда в мае летали на Борнхольм, а морем уходили в Швецию, корабли, и со всех сторон, секут, думаешь: «Елки зеленые, вот так булькнешься, и конец. То хоть на сушу упадешь, а тут в море…

— К концу войны дожить до Победы захотелось?

— Да. Думаешь: «Надо кости довести до своей территории». И потом, собьют в Польше или Германии — там тебя не ждут. На своей тебя могут спрятать партизаны, а тут уже сам выкручивайся. Поэтому чувствовал себя как-то дискомфортно.

— Когда было тяжелее воевать, в 1943 году или в 1945 году, когда война заканчивалась?

— Когда война заканчивалась, было легче и приятнее. Понятно, что скоро конец, что ты побеждаешь, у тебя есть опыт, ты уже и маневрируешь по-другому, уже уверен в своих силах. Чувствуешь, что ты не один, а рядом с тобой восемь экипажей, прикрыты истребителями, тебя прикроют. Если ты упал, так сядут, возьмут тебя — такие случаи тоже бывали. А в конце 1942-

го — начале 43-го там было скучно, там нас еще били.

— Суеверия были?

— Я в это не верил. Я был молодой, симпатичный парень, одевался с форсом. Летчики народ такой. Когда нужно, они серьезные, а на отдыхе хочется молодцевато выглядеть. Всегда побриты, пострижены, поглажены. В 1943 году стал командиром звена. Потом был заместителем комэска. В 22 года в 1945-м я уже был командиром эскадрильи «бостонов».

— Когда не было полетов, чем обычно занимались?

— Тщательно изучали район боевых действий — линия фронта, аэродромы базирования немецких истребителей. С лупой изучали фотопланшеты крупных объектов, чтобы определить расположение зенитных средств и оптимальный курс захода на цель. Проводили собрания по итогам боевых действий за определенный период, где заслушивали доклады. Было и свободное время. Привозили кино, ходили на танцы, если аэродром стоял у кого-то населенного пункта.

— Женщины в полку были?

— Да. Пока на По-2 летали, были оружейницы и укладчицы парашютов и писарь. Когда переучились на «бостонах», там их количество увеличилось. У меня в экипаже была женщина — воздушный стрелок. Она поначалу была оружейница, потом переучилась на стрелка и сделала со мной несколько вылетов. В одном из воздушных боев ее ранило в голову. Я ей говорю: «Маша, хватит», и больше она не летала.

— Романы были?

— Я не был таким ловеласом. К тому же считал, что роман у себя в эскадрилье может привести к потере командирской чести и достоинства, а роман в другой эскадрилье — это повод для сплетен. Ну а так, были случаи, что женились. Штурман из моей эскадрильи отправил укладчицу парашютов рожать домой. В общем, жизнь продолжалась.

— Командир полка летал?

— Мало летал. Замполит был нелетающий.

— Какие вылеты считались самыми сложными?

— Каждый вылет имеет свои особенности. Если ты работаешь по переднему краю — сложно найти нужную точку, выйти на цель. Если ты, допустим, летишь на железнодорожный узел, тут самое сложное — удержаться в лучах прожекторов, под обстрелом поразить цель и унести обратно кости. Если летишь к партизанам — это не просто сложные, это очень сложные полеты. Летишь без штурмана, поскольку везешь кого-то либо из центрального штаба партизанского движения, либо разведчика, или заднюю кабину боеприпасами полностью загрузят. В лесу ты должен отыскать

нужную точку. Аэродром обычно готовят не профессионалы. Они не знают, где отбить страт, чтобы ты сумел спланировать, выровнять, пробежать и не врезаться в лес. Я однажды летел и смотрю, треугольник костров, какой должен быть на партизанском аэродроме. Убрал газ, захожу, а у костров немцы! Я по газам и ушел, а мне вслед выстрелы! Прикинул. Оказывается, не учел встречный ветер и мне еще лететь три минуты. Я потом вышел на цель и сел. Когда со штурманом летишь, он может дать ракету, подсветить, а когда ты один, то ты и это не имеешь, ты садишься без подсветки, на ощупь, а это, знаешь ли, сложненько. Ну ладно, сесть еще можно — на малом газу спарашютировал, упал и маленький пробег. А обратно раненых везешь, нужно разбежаться, подняться и над верхушками пройти. Утром начинаешь готовиться — меряешь шагами длину полосы. Должно быть минимум метров 400–500, если меньше надо вырубать лес или кустарник. Конечно, если на этот аэродром не первый раз летишь, то можно и за ночь обернуться, а так приходилось дневать.

А августе закончилась Курская битва, и мы сразу сдали самолеты и поехали на переучивание в Ярославль. Начали получать пополнение, поскольку в живых летчиков мало осталось. Фактически полк формировался заново. Летчики приходили из кировабадского, балашовского, оренбургского училищ. Они закончили классическое, полное обучение. Командир полка, зам. командира полка и комэски уехали в Кострому на переучивание на «бостоны», а вернувшись, стали переучивать летчиков, штурманов на этот тип самолета. Полетали строем, на полигон с бомбометанием и стрельбой по наземным целям. Поначалу у нас пушки стояли спереди, а потом решили самолет переоборудовать, пушки выбрасывали, делали остекление кабины, сиденье для штурмана, дырку для прицела и ставили прицел ПБ1Д. Кроме того, сделали люковую установку, туда поставили крупнокалиберный пулемет Березина и посадили радиста держать связь. Экипаж стал четыре человека.

Конечно, на «бостонах» было проще летать, чем на По-2 — это современный самолет. Идешь выше 4 тысяч метров, на форсаже меня «мессер» не догонит.

Атам фанера, перкаль, все горит и скорость 120 километров в час. Куда уйдешь? До сих пор переживаешь, когда вспомнишь, как же он медленно выходил из зоны огня!

Весной 1944 года полк перелетел на фронт и вошел в состав 4-й воздушной армии. И начали уже летать днем. Надо сказать, что свой первый боевой вылет на «бостоне» я не помню. На По-2 помню, а вот на «бостоне»… это уже не было каким-то таким

событием и в памяти не отложилось. Какой бы самолет ни был, а уже имеешь опыт полетов днем и ночью, уже есть навыки ориентировки, оценки боевой ситуации.

Я довольно быстро стал водить эскадрилью, 9 самолетов, а потом и полк, 27 самолетов, водил. Психологически важно, как ведет себя командир. Ведь страх отражается в штурвале. Если я иду железно и четко, не шелохнусь, то и ведомые, которые смотрят на тебя, не шелохнутся, сохранят строй. При атаке истребителей они четко сомкнутся, а в зенитном огне разомкнутся.

От винта!

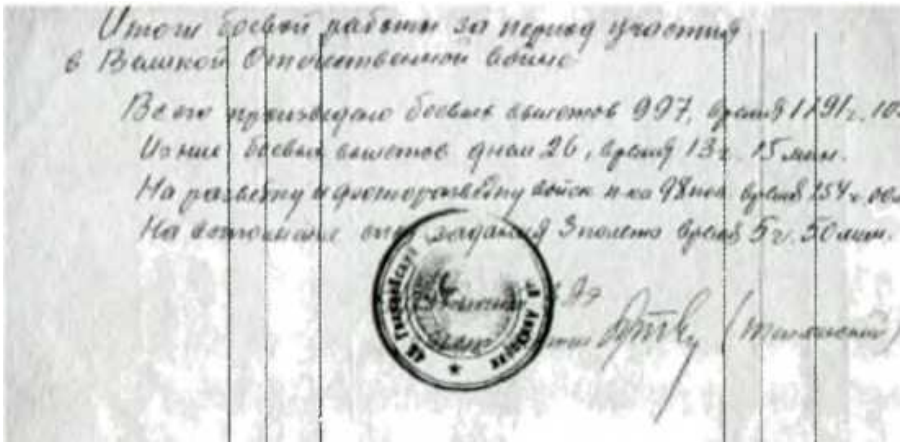
У меня заместителем был Трушков, здоровый парень. Как только подлетали к линии фронта, он надевал немецкую каску с двумя рогами. Я говорю штурману: «Предупреди меня, когда подойдем к линии фронта, надо будет противозенитный маневр сделать». — «А ты на Костю смотри, как Костя надел немецкую

каску, так, значит, линия фронта».

Или был у нас Мамлыгин. Трусоват. Он обычно шел крайним правым в девятке. Какстолько начинаются атаки истребителей, выходит вперед. Раз так сделал, второй. А слева летал Шаляпин. Помню, он ему говорит: «Мамлыгин, не болтайся впереди, как говно в проруби, иначе как пиздану, так накроешься». Темпераментный парень. Когда прилетели, он к нему подскочил: «Мамлыгин, я тебя с говном смешаю, ты думаешь, что только один жить хочешь?!» В следующем вылете, при подходе к линии фронта, он говорит: «Командир, позволь пару слов. Малыгин, воевать начнем, держись как следует!» И знаешь, потом нормально летал, войну закончил.

Самый страшный полет был на «бостонах» на Данцинг. Перед вылетом к нам приехал начальник штаба разведки 4-й воздушной армии. Он сообщил, что у немцев на аэродроме Олива сосредоточено 92 самолета, имеющих один боекомплект и одну заправку горючим. В нашу задачу входит нанесение удара по взлетно-посадочной полосе. Он предупредил, что воздушный бой будет жарким. Налет совершался тремя полками бомбардировщиков, которые прикрывали три полка истребителей. На цель вышли на шесть тысяч метров. Штурман говорит: «С аэродрома взлетают четверки, пары, и даже шестерки. Будет каша». Начали бить зенитки. Я командую: «Разомкнись». Потом начали атаковать истребители. Сомкнулись. И начался воздушный бой. Немцы атаковали сразу и справа, и слева. Опустил оба ведомых звена, чтобы дать возможность стрелкам вести огонь во всех направлениях. Смотрю, подбили командира звена Родионова: «Товарищ командир, я ранен в голову, горит левый мотор». — «Сбросил бомбы?» — «Нет». — «По команде штурмана сбросить бомбы на цель». Начал снижаться на одном моторе. Я дал команду четверке истребителей прикрыть его. И он, горящий, ранен, на одном моторе сбросил бомбы на цель. Я говорю: «Уходи, четверка прикроет». У него начал отказывать второй мотор. «Леша, счастливо тебе жить, прощай». Потом уже выяснилось, что им удалось перетянуть линию фронта. Штурман и радист выпрыгнули на парашютах и попали на нейтральную полосу. Стрелок был убит. А он упал на железнодорожную насыпь и погиб. В этом же вылете сбили Сережу Смирнова, левого ведомого Родионова. Штурман мне говорит: «Командир, парашютист снижается прямо на Данцинг». Мы потеряли 2 экипажа. Из другого полка еще один экипаж был сбит, но в этом воздушном бою мы сбили 27 немецких истребителей. Руководил воздушным боем истребителей подполковник Зеленкин. Ему единственному дали полководческий орден Суворова III.

Командир звена 45-го гвардейского апнб Константин Михаленко. 1943 г.



Итоги боевой работы за период участия
в Великой Отечественной войне

Всего произведено боевых вылетов 997, время 1291 ч. 10
Из них боевых вылетов днем 26, время 13 ч. 15 мин.
На разведку и фотографирование войск и ка 98 вылетов время 254 ч. 00
На воспомогание [illegible] задания 3 вылета время 5 ч. 30 мин.

Итог боевой работы Константина Михаленко

Штурман 45-го гвардейского апнб Лев Овсишер

Лев Овсишер (сидит справа) с боевыми друзьями. Германия, 9 мая 1945 г.

Командир эскадрильи 68-го гиап Виктор Колядин. 1945

Инструктор аэроклуба и курсанты (Виктор Колядин третий слева). Кадиевка, 1938 г.

Мастер ночных полётов майор Павел Дюпин — ветеран Великой Отечественной войны. Сотни боевых вылетов совершил этот прославленный летчик. За время войны тов. Дюпин вырастил и обучил целую плеяду испытанных воздушных воинов. Имена таких воспитанников опытного летчика, как лейтенанты Жданов, Бушин, Еременко и другие, широко известны далеко за пределами их части. Питомцы Дюнина в ночных полетах уничтожили 58 вражеских складом с боеприпасами, 31 склад с горючим, 23 танка, 353 автомашины, три железнодорожных эшелона и сотни вражеских солдат и офицеров.

На снимке знатный ночной бомбардировщик майор П. Дюпин среди своих питомцев.

Эскадрилья 646-го апнб. *Слева направо:* штурман эскадрильи капитан Борзенко, командир звена капитан Николай Лелко, штурман лейтенант Николай Головченко, летчик Креков, штурман Василий Еременко, штурман Евгений Жданов, летчик Павел Бушин, летчик лейтенант Борис Токарев, командир эскадрильи майор Павел Дюпин, штурман Аркиян, штурман ст. лейтенант Серпокрылов

Штурман 646-го апнб Николай Головченко. 1945 г.

Командир эскадрильи 640-го бап Алексеи Максименко. 1945

Алексей Максименко.

Надпись на обороте: «Отважному бойцу отличившемуся в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками МАКСИМЕНКО АЛЕКСЕЮ АФАНАСЬЕВИЧУ в день нашей ПОБЕДЫ Подполковник ПОЛИЩУК Майор ПОПОВ Майор СЛЕЗОВ Германия».

9–10 Мая 1945 года.

(Орфографии сохранена)

Василий Ряховский (слева) и Василий Воробьев.

Надпись на обороте: «Снимок. Два задушевных тов. [арища] Вася Воробьев, Вася Ряховский в один из дней Великой Отечественной Войны. На долгую память любящей Шуре от Васи. 1943 год Ростов-на-Дону»

Аэроклубовцы Мельшаков, Казаков, Старостин, Воробьев, Карасев. Аэродром Чертаново, 1936–1937 гг.

Инструкторы и курсанты аэроклуба. Василий Воробьев (лежит)

Штурман 25-го гвардейского аппб Александр Сафонов

Штурманы 25-го гвардейского апнб.

Сидят слева направо: Василий Мардвинов, Александр Сафонов, Степан Карпенко.

Стоят: Смирнов, штурман 2-й эскадрильи Андрей Слепцов

Летчик 25-го гвардейского аипб Впктр Шибанов. 1943

Экипаж 25-го гвардейскою апнб летчик Виктор Шибанов (слева) и штурман Николай Маркашанский

Летчик 60-го гвардейского апнб Готлиб Колотухин (справа)

Справка

Дана настоящая Готлибу Колотухину в том, что он за время службы в Красной Армии совершил 206 боевых часов, боевых частей 26-12-3 выпетов на-то 42 боевых часов 205 часов

20/12.

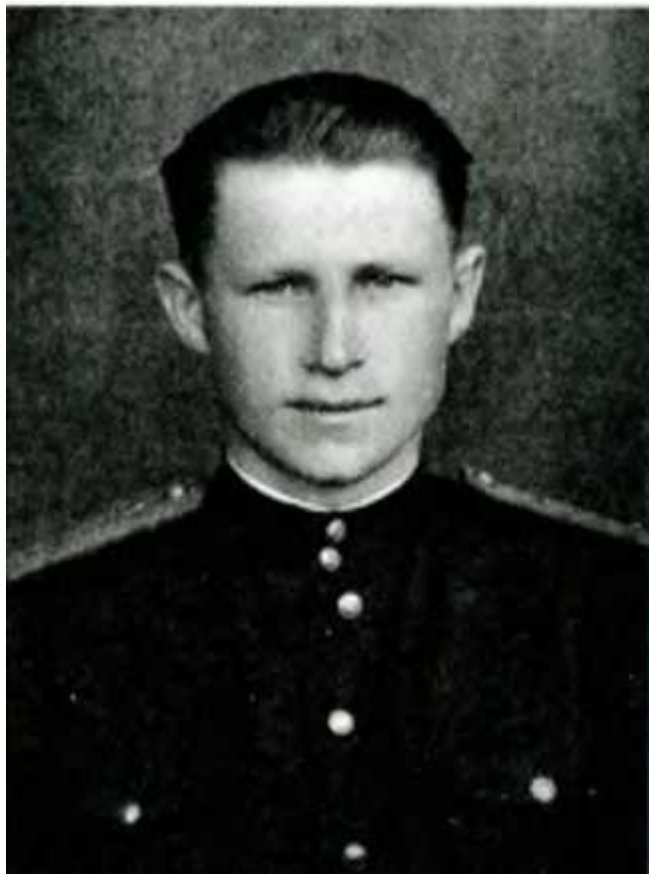
За это время им уничтожено следующее:

1. 26 танками с бойцами и грузами – 2
2. 36 ж.д. вагонов с войсками и грузами – 4
3. Подавлено огневых точек – 3
4. Разрушено домов в городе Харькове – 2
5. Разрушено ж.д. полотно вагон. – 1
6. Уничтожено мотоциклов – 1
7. Сожжено складов с боевым грузом 8

Начальник 163 ОБАП Красной Армии
Зав. уч. части [illegible]

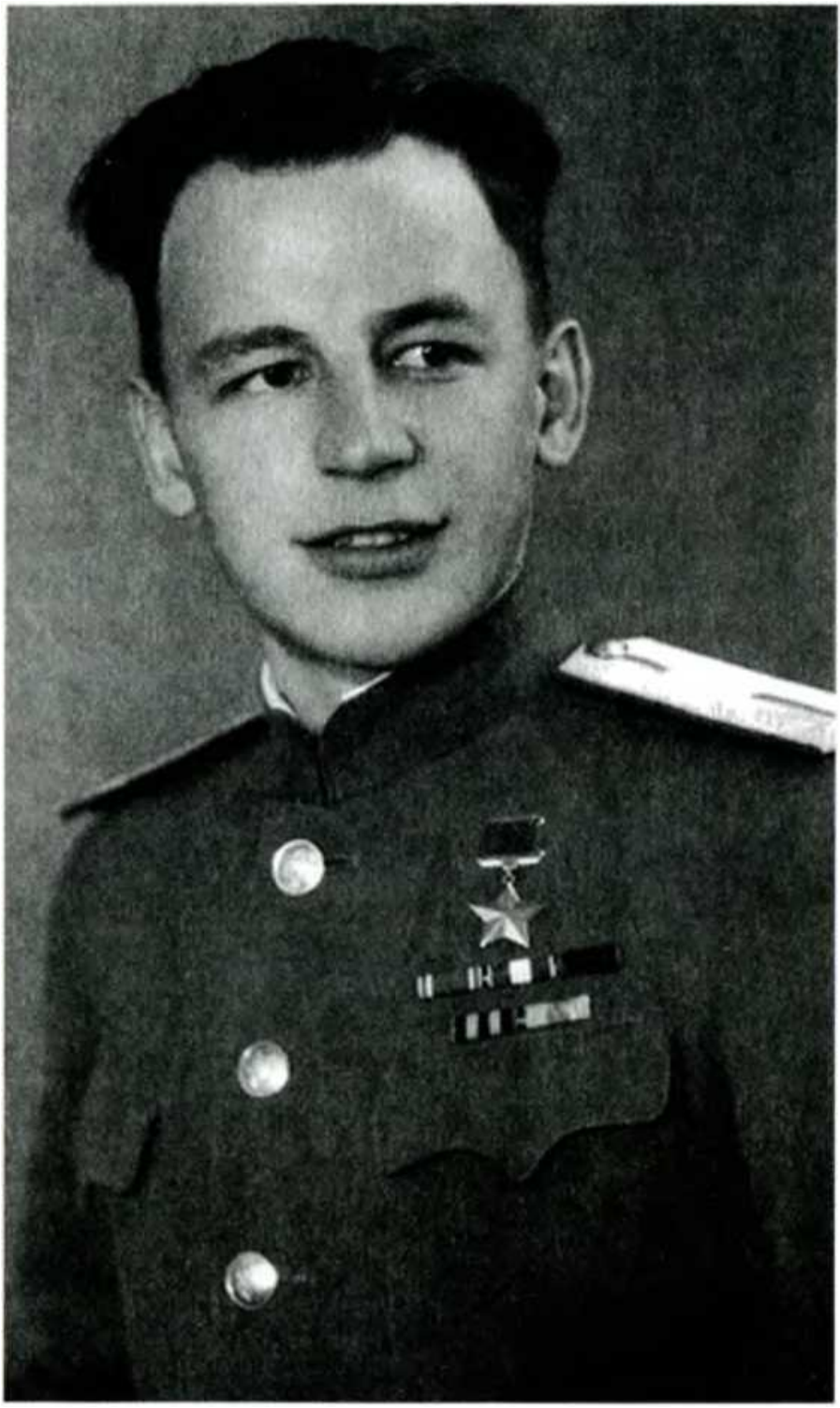
Итог боевой работы Готлиба Колотухина

Штурмам 661-го аммб Борис Рамопорт



Летчик 620-ю апнб Анатолии Полков

Оркестр полка. Борис Макаров со своей скрипкой



Штурман 392-го апнб Владимир Лакатош. 1945 г.

Закончилась война, мы стоим в Познани. И мимо шла колонна бывших военнопленных. И вдруг из нее выходит Смирнов: «Товарищ командир, лейтенант Смирнов прибыл из плена». Двое суток пили водку, и он рассказывал нам свою эпопею. А потом пришел начальник особого отдела: «Где тут у вас пленный летчик?» И забрал его. Его отправили в лагерь на Северный Урал, он там сидел лет 10. Сам он был из Донецка. Както я ехал в Сочи и вышел на стации попить пива. Подходит о мне милиционер: «Товарищ командир, не узнаете?» Я смотрю — Сережка Смирнов. Он отсидел и работал уже в милиции.

Сложный был полет на Кенингсберг. Зениток было много, и стреляли они очень точно. Пекло! Шапка одна за другой, все рядом, думаешь, и все на тебя нацелены. Помню, у меня зам. комэска Мишу Петрова ранило. Он мне говорит: «Товарищ командир, ранило в голову». — «Зажми рану, на цель выйдем и потом пойдем». — «Течет все равно, правый глаз ничего не видит». — «Так смотри одним глазом. Выйди из строя, найди бинт (он обычно у нас лежал в правом кармане), сделай сам что-нибудь». — «У меня морда не круглая, бинт не держится». Ну кое-как забинтовал себя сикось-накось. Отбомбились, вернулись, я всех перестроил, чтобы он первым сел. На земле уже ждет машина «Скорой помощи», врач.

Всего же за 44–45 год эскадрилья потеряла три или четыре экипажа. Так что потери были небольшие.

— *Истребительное прикрытие было всегда?*

— Нет. Я еще зам. комэска был и повел эскадрилью. Иду к линии фронта, а истребителей нет. Конечно, можно было идти без прикрытия, но ты рискуешь всех потерять. С командирами звеньев посоветовался, они говорят: «Леха, ну его на хер, подавай на обратную, идем на посадку». Пришли, садимся. Докладываю: «Товарищ командир, истребителей не встретили. Я принял решение вернуться» — «Надо было идти!» — «Я решил не рисковать, если бы я один вернулся, тогда что бы делали…» Началось разбирательство. Оправдали. Подзаправились и второй раз полетели. Тут уже встреча состоялась. Все нормально. Ну а потом истребители, как правило, были всегда.

— *На «бостонах» ночью не летали?*

— Нет.

— *Ходили в клину звеньев?*

— Да, как правило, с интервалом между девятками 150–200 метров.

— У *вас были столкновения с особистами?*

— Конфликтов не было, но под пристальным вниманием ходить приходилось. Если ты вбрасываешь разведчицу, то он присутствует при подготовке. Обратно прилетел, а он перед глазами маячит, смотрит, как ты реагируешь. Как бы спрашивает: «Куда ты выбросил?» Иной раз месяц, а то и два ждешь, пока придет подтверждение, что все в порядке. Конечно, чувствуешь себя не комфортно. Если задачу не выполнил, тут они всегда на месте, всегда разбираются, в чем дело. У нас был случай на «бостонах». В городе Млава разбомбили завод по ремонту танков. За это нашему полку присвоили звание «Млавский». Но соседняя эскадрилья нанесла удар по другому объекту. Перепутали поворот реки и отбомбились не там. А у них комэска был опытный, старше меня в два раза, он меня обвинил, что это, мол, Максименко. Тут и особисты подключились. Хорошо, что штурман у меня был мужиком опытным. Взяли бортжурнал, сравнили время нанесения удара, высоту, курс, данные фотоконтроля, и только тогда оправдались.

— *Летный состав полков на По-2 выполнял нужную и опасную работу, а награждался не очень. Почему?*

— Большим уважением и почтением пользовались истребители, штурмовики. К По-2 относились с насмешкой, хотя эксплуатировали нас нещадно. Я по себе сужу: ночью летаешь, а днем вызывает командир полка — нужно отвести в штаб боевое донесение за вылеты полка ночью. Это, значит, садишься, не выспавшись, и полетел в штаб армии. А там ты подождешь, тебе дадут боевой приказ на следующую ночь. Или тебя пошлют отвезти документы в другую дивизию. Нужно выбросить разведчика в тыл или отвезти куда-нибудь начальника. О наградах даже мысли не было. У меня одного, другого штурмана убили. Из штаба дивизии прилетел старший лейтенант, его ко мне в экипаж. Спрашивает, сколько вылетов я сделал. Говорю — 75. А он говорит, а я 25 вылетов, а у меня орден Красного Знамени, Отечественной войны и Звездочка и медаль «За отвагу». Иду к командиру дивизии: летчик в три раза больше сделал вылетов, а у него наград нет. Он звонит командиру полка: «Полищук, ты почему Максименко не награждаешь? Кто у вас лучший летчик? Максименко. Почему наград нет?» — «А еще сам ни одного ордена не получил. Он на старте. Я ночью и днем летаю».

— *Как относились к немцам?*

— Мы с ними не контактировали. Конечно, политработники с летчиками, штурманами вели беседы, что были такие-то зверства, немцы вешали партизан, мирных жителей, комсомольцев,

коммунистов. Однажды я летал днем через линию фронта, смотрю, фриц сидит в окопе бреется, увидел меня, прижался, хватает автомат, но я уже улетел. Когда перебазировались из-под Орла за Брянск, я ехал в передовой команде, поскольку мой самолет был разбит. Переехали через Десну, поднимаемся по откосу вверх. Направо пустырь. Народу много. Смотрим, стоят 4 машины, борта открыты.

Стоят виселицы. Вешают одного деда, здорового такого, пузатого. Зачитывают обвинение: «За предательство, измену Родине, казнить через подвешивание, смерть изменникам и предателям». Машина тронулась, он повис, веревка оборвалась, и он упал. Опять вешать. Кричит: «Второй раз не вешают!» Мне так неприятно стало, я плюнул и ушел.

— *Какой был национальный состав полка?*

— В нашей эскадрилье были русские, украинцы, белорусы, два еврея. Штурман, Генка Рудницкий, толковый парень, я с ним летал. И еще был… Вайс Блат. Последний вылет, летчики Викулов и Блат, 7 или 8 мая, и их сбили, это была страшная потеря. Был один латыш Пунтус. Был у нас еще один проходимец, на Брянском фронте пришел к нам и танцевал цыганочку с выходом, чечеточку, такой симпатичный парень с золотыми зубами. Он оказался артистом из ансамбля Александрова. Прикинулся штурманом, на самом деле он был старшим сержантом по связи. Лет под 30 ему было, полетел и заблудился, и чуть за линию фронта не завел. Его тогда раскрыли, что он не штурман, а связист. У него не проверили документы, а он из госпиталя, хотел пристроиться. Плясал все время и всех девушек соблазнял. Но ни хрена не соображал. Полетел с зам. комэска и чуть не перелетел за линию фронта, его потом призвали к порядку. Такие проходимцы были.

А механики, у меня был механик из Казани, татарин. Такой обязательный. После полетов меня целовал. У нас был механик, главный механик и моторист. Это в экипаже. Они за ночь мотор переставили. Зимой было. Холодно, замерзли. Их потом покормили по летной норме. Жалел их. А вот туркмены, таджики, узбеки были в основном специалисты, летчиков из них ни одного не было. Они были на подсобных работах. Один был армянин Миша Давтян. Он разбился на «пешке», и его списали, потом на По-2 летал. Он любил всегда компанию, показывал свое хорошее расположение к русским. Один грузин был, Сакишвили. Мы были в Польше, у него никак не ладился полет. Он ко мне пришел, товарищ командир, я всех переводил на новую технику, работал инструктором. Говорит мне, научите меня летать. Я вас все время буду помнить. Я его посадил на самолет, качество посадки

зависит, как ты будешь правильно смотреть на землю, если ты будешь неправильно смотреть, ты будешь выравнивать или выше, или ниже. Поэтому правильно сесть в кабину и правильно смотреть на землю, тогда ты будешь правильно определять высоту и будешь нормально садиться. Я потом его потренировал, говорю, запомни этот взгляд. Потом у него все нормально пошло. Отпустили его в отпуск, он привез бочку вина из Сухуми и еще маленький бочонок, коньяк 25-летний выдержки. Потом я его разыскал однажды, у нас был санаторий ПВО в Сухуми. На горке он жил. Так он все Сухуми собрал. Всем говорил, это же мой командир, он меня летчиком сделал. Деда своего привез знакомиться. Так что была дружба. Была настоящая дружба, а не показная. Потому что не могло быть иначе, это можно было побеждать путем сплочения, монолитного настроения, целеустремленности. Единое ядро, единый сплоченный коллектив, сама обстановка вынуждала к этому. И праздники, и победы отмечали как общее дело.

На «бостонах» я совершил около 150 боевых вылетов. Был награжден двумя орденами Отечественной войны I и II степеней. Тут уже война была веселее, потому что современный двухмоторный самолет, прикрывали нас истребители. Идешь, знаешь, что тебя защищают. Да и сам можешь отпор дать. Последние вылеты делали 7 или 8 мая на Свинемюнде. Участвовал в Параде Победы 24 июня 1945 года. Вот так завершилась цепочка моих боевых действий.

Воробьев Василий Егорович, летчик 709-го АПНБ

Я родился под Москвой в деревне Луцкое, через реку напротив Жуковки, что по Рублевскому шоссе, в 1915 году. Три класса окончил в своей деревне. У нас была хорошая школа и учительница. Потом уже ходил в Барвиху — там семилетка.

После школы в 1930 году начал работать слесарем на заводе «Лабормедист», находившемся в районе зоопарка, примерно на месте высотного дома. У меня там работали два брата, которые помогли мне туда устроиться. В конце 1933-го перешел в ГИРД и работал у Королева Сергея Павловича. Имел честь участвовать в запусках первых двух ракет в феврале 1934 года. Потом перешел в НИИТП, который сейчас называется институт им. Келдыша. Там проработал до 1936 года.

В институте, конечно, работали добросовестно. Получали мало, жили, мяго говоря, не роскошно, но все-таки жили. Помню, с моим приятелем Васей Антониным, который был старше меня на 3 года, пойдем, купим булочку и бутылку молока. Вот и весь обед. Мы с ним делали детали для гироскопа, который стабилизировал ракету. Он, конечно, был специалист, а я так — на подхвате. Вася был спортсменом, гребцом. В 1935 году он мне предложил пойти в планерную школу. Она располагалась на площади Маяковского, и руководил ею Сергей Семенович Субботин. По вечерам занимались теорией, а по выходным подлетывали. В районе Мневников был понтонный мост через Москву-реку, на другой стороне крутой склон и деревня. Вот на этом склоне при помощи резиновых амортизаторов запускали планера. После окончания школы Субботин мне предложил пойти учиться на пилота самолета. Я согласился. В 1936 году окончил школу с оценкой «отлично», а потом за год прошел программу инструкторов и стал инструктором. Летали с аэродрома Теплый Стан.

Началась война. Когда немец стал подходить к Орлу, наш аэроклуб перебросили из Теплого Стана в сторону Пензы. Там немного поработали. При перелете из Пензы в Кировскую область в Йошкар-Оле нас прихватили. Забрали 15 летчиков, 15 самолетов, 7 механиков, 7 техников и на этой основе стали формировать 709-й ночной бомбардировочный авиаполк. Всем присвоили воинские звания. Я стал старшим сержантом, а Реховский, командир звена, старшиной. В 1943 году всему летному составу присвоили офицерские звания, мне, например,

«младший лейтенант».

Прибыл командир полка, молодые штурмана пришли из школы. Начали летать по маршруту, на полигон — готовились к отправке на фронт. Пригласили летчика, который уже участвовал в боях. Он обрисовал картину, повеселил нас. Зимой 41-го нас перебросили под Солнечногорск, который только-только освободили — в лесу возле аэродрома еще валялись трупы немцев. Тут мы летали на разведку, по связи. К весне 42-го года нас перебросили под Харьков. 11 мая я выполнил свои первые боевые вылеты. Почему запомнил — моим дочкам как раз год исполнился. Дали цель. Отбомбился.

А потом началось отступление. Хаос. Летали и ночью на бомбометание, и днем на поиск своих частей.

Летишь и не знаешь, кто под тобой. Как попал под огонь, значит, немцы. Прилетел — докладываешь. Начались потери. Первым погиб командир эскадрильи Бикаревич, так сказать, открыл счет. Он, Оглоблин и Ломовцев полетели к окруженным под Харковом войскам. Викаревич совсем не вернулся из этого полета, Ломовцев вернулся с одним глазом — ранили в лицо, а Оглоблин, самый молодой, прилетел — не ранен, ничего… Он потом «героя» получил. Вскоре мой курсант погиб в прожекторах. Тогда еще не тренировали полетам в прожекторе. Вот он и разбился.

Вот такая война тогда была — где-то бомбили, кого-то теряли. Так дошли мы до Сталинграда. Населенный пункт Ерзовка. Расположились в школе, спали прямо на полу. Я был в командировке, приехал, прихватил бутылочку. Вечерком с моим штурманом Сафоновым Александром Тимофеевичем и с компанией близких приятелей выпили. Ночью еще слетали на задание и легли спать. Атут немцы налетели. Все вскочили, а мой штурман спал в углу под окном. Бомба взорвалась снаружи, его не задело. Я тоже вскочил, стал помогать раненым. Слышу, бомба свистит. Я спрятался за бугорок. Взрыв! Волна прошла выше, но рот был полон песка, и треснула барабанная перепонка. Рядом лежал писарь полка. Его тяжело ранило. Ранило в ногу Сергея Субботина, того самого, что планерную школу возглавлял. После этого он уже не летал, был диспетчером на полетах. Несколько человек погибло. В том числе комиссар полка Бурмистров, хороший, человеческий мужик. От него один пистолет нашли…

Перед первым массированным налетом на Сталинград все самолеты перелетели на другую сторону Волги. На правом берегу осталось два или три самолета, на случай, если кого-то надо будет вывезти из города. Сидим, летит наш самолет По-2. Но летит как-то не так, как надо. Подозрительно. Подлетел к

аэродрому, развернулся и полетел обратно. Мы поняли, что это разведчик и сейчас прилетят бомбить. Через 30–40 минут гудят… Начались пожары. Нам там делать было нечего, и мы перелетели на другую сторону Волги в Ново-Никольское. Работали с аэродромов подскока. Делали по несколько вылетов за ночь.

В Сталинграде приходилось выполнять самые различные задания. Летали на разведку по железной дороге на Ростов. Бомбили немцев в городе. Поскольку нейтральной полосы практически не было, а немцы и наши располагались часто в соседних домах, то на бомбометание не каждый экипаж выпускали, а кого считали посильней, чтобы по своим не махнуть. Летали на выброску продуктов и боеприпасов. Вначале пытались бросать на парашютах. Но это сколько же их надо, парашютов-то! Поэтому стали их бросать без них с высоты не больше двухсот метров. Мешки с продуктами, ящики со снарядами ставили на плоскость, привязывали веревкой с распускающимся узлом. У штурмана «вожжи» — он их дернет и полетел груз вниз, куда попадет. Вылетали с этими мешками, как верблюды навьюченные. Единственное, водку на парашюте бросали. Газ прибираем, кричим: «Иван, держи! Водка!»

Осень, кабина открыта, холодно. Одеты хорошо были — унты, меховой комбинезон, маски кротовые, а иначе обморозишь лицо, но все равно холодно. Вылезаешь — ноги деревянные. Трос управления от ручки выходит через щель в борту и идет вдоль фюзеляжа. В эту щель ветер сифонит жутко и как раз по ногам. Техники установили обтекатели, тогда получше стало.

Когда бомбили Сталинград, стояла промозглая сырая погода. Кабина от дождя закрывалась брезентовым чехлом. Я сел и закутался в этот чехол, чтобы мне не дуло в спину. Полетели, нас схватили прожектора. Я на прожектора не смотрю, смотрю на приборы. Маневрирую. Мой штурман поворачивается к пулемету и говорит: «Сейчас я их». Тут мотор чух-чух-чух и заглох. Надо перетянуть Волгу, а то на воду садиться не совсем приятно. Перетянули, сели. Стали разбираться, почему мотор заглох, я за ручку крана, а он закрыт — когда штурман поворачивался, задел его. Ну я его матюгами обложил, конечно, а он мне потом говорит: «Я вот, пока летел, все думал: если бы сели на воду, как же ты из этого брезента вылезал?!» Такие вот смехуечки.

Зимой стали летать на лыжах. В начале 1943 года полку присвоили гвардейское звание. Часть летчиков получили задание лететь в Казань за самолетами, я и Саша Сафонов поехали в Москву, для получения гвардейского знамени полка. Побыли у меня, а потом поехали к Саше домой в Пензенскую область. Вся деревня собралась, все равно как на свадьбу. Кто в окно смотрит,

кто в дом набился. Как же — Санька Сафонов вернулся. Мы там четыре дня гуляли, а потом поехали дальше. До Сталинграда добирались на двухмоторном бомбардировщике ТБ-1. Как раз пленных немцев гнали со Сталинграда. Их трупы со снятыми портками были воткнуты головой в снег вдоль дороги. Хулиганили солдаты…

Из Сталинграда на Ли-2 — в Ростов-на-Дону. Полк стоял около поселка Оржоникидзе. Оттуда начались обычные полеты, на разведку, бомбометание.

Помню, погода ветреная была. По полету сделали, и полеты закрыли. А Боев со штурманом на станции Иловайской обнаружили эшелоны. Они выпросились. Полетели. Над целью их обстреляли, и единственная пуля, угодившая в самолет, попала ему в сердце. Он только успел штурману сказать: «Бери управление». Штурман привел и посадил самолет. Штурманов тренировали на всякий случай, если летчик ранен, чтобы он мог привести и посадить самолет. Мой штурман Сафонов тоже мог управлять самолетом. После выполнения задания, когда летишь домой и уже видно свой прожектор (а бывает такая погода, что его и не видно), если есть возможность, даешь штурману, чтобы он вел самолет. Он еще бывало хохмил, когда из последнего полета возвращаемся, говорил: «Дяденька, покатай меня на планере». Набирали высоту, мотор приглушаю — он крутится, работает, но тяги никакой нет, и только ветерок шумит в расчалках. Спускаешься, делать-то нечего, начинаем петь: «Ой, да ты, калинушка, ты, малинушка! Ой, да ты не стой, не стой на горе крутой». А слышно хорошо… Один раз штурман уговорил меня выключить совсем мотор. Спускаемся, думаю, надо заходить на посадку, пора включить мотор, пытался, пытался, но так и не смог этого сделать. Пришлось так с неработающим мотором и садиться. Обычно на старте был командир полка, он мне ничего не говорил, а тут — его заместитель. Он уж снял с меня стружку… Механик попытался завести — не получается. Все уже улетели на базу, а с мои самолетом механик ковыряется. Только поздним утром запустили, и мы улетели с подскока.

Когда я перешел в штурмовую авиацию, Сафонов остался в полку. Как какое комсомольское собрание, его упрекали, что летал со старшим лейтенантом Воробьевым и были нарушения наставлений по производству полетов. Он говорит: «Вы так скоро договоритесь до того, что мы ниже земли летали».

— Какие бомбы в основном возили?

— Фугасы. Могли взять три сотки или шесть 50-килограммовых или шесть 25-килограммовых бомб. В пределах 300 килограммов загрузка. Но это предел — на По-2 моторчик

слабый. Мог штурман положить в кабину 2,5-килограммовых бомб. Такой бомбой попасть можно разве что случайно.

— Сколько максимально вылетов за ночь удавалось сделать?

— Я не увлекался. Четыре — это максимум. Некоторые напишут семь вылетов — это не реально. Это настоящая халтура. Прилетел, сбросил неприцельно, лишь бы освободиться от бомб, и полетел обратно. Сам видел…

Оружейники готовят бомбы к подвеске на самолет.

Вот такой был вылет. Пошли на разведку по железной дороге от Сталинграда на Ростов. Первая крупная станция от Сталинграда — Тингута. Подошли к ней, нас осветили прожектора, стали обстреливать зенитки. Обошли кругом, набрали высоту метров 900, и опять заходим. Обороты мотора убавили и снижаемся. Штурман говорит: «Давай еще чуть-чуть пониже». В тот вылет у нас было две зажигательные бомбы. По размеру они как 250-килограммовые, а по весу 50–100 килограммов. У нас уже высоты не остается — 150 метров. Саша бросает осветительную бомбу. Включаются прожектора, ищут высоко, а мы ниже их. Зенитки заработали. Сброс. От греха подальше вправо отвернулся, дал газ и пошел дальше по этому маршруту к следующей станции Абганерово. Лечу. Саша смотрит назад и говорит: «Там пожар, посмотри». Я повернулся: «А х…ли

там две свечки горят». Но не стал обращать внимания и пошел дальше. Саша говорит: «Да, да, две свечки, твою мать, ты посмотри, как там горит!» Повернулся, там действительно горело по-настоящему. Вот это другое дело! Решили дальше не идти, а вернуться, посмотреть, что там делается. Развернулись на 180 и пошли с набором высоты. Набрали высоту, пошли на станцию с планированием, чтобы не беспокоили. Атам шустро горело! У нас был такой штурман Руднев. Вот есть такой сорт людей — все им не нравится. В столовую приходит, поругается с обслугой, на полеты — с механиком. Мы еще в воздухе были, а он прилетел. Как потом нам рассказывали, он пришел к командиру полка на доклад, а надо доложить о выполнении задания и что видел. Он доложил, кто-то зажег станцию Тингута и, помолчав, добавил: «Мне и то понравилось».

— *Как звали командира полка?*

— С самого начала, 709-й полк, майор Хороших, очень хороший, справедливый, но выпивал. Его потом освободили. Ко мне он относился нормально. Однажды я не вернулся вовремя. Сел и с вылетом задержался. Меня ждали мой комндир эскадрильи и командир полка, ходил, не спал, ждал, когда вернусь. Командир эскадрильи ему сказал: «Иди, ложись спать, никуда он не денется, вернется». — «Когда вернется, дай команду, чтобы дали выпить, сколько захочет». Вот такой был командир.

Вообще полк у нас был хороший. Все же москвичи, с одного аэроклуба. Причем были ребята и постарше меня. Тот же Субботин с девятого года. Много было и молодежи. Хорошо жили, дружно.

— *Суеверия на фронте были? Или предчувствия?*

— Не знаю. У меня предчувствий и суеверий никаких не было.

— *Кормили хорошо?*

— Были моменты, когда перебазировались на новую точку, а там есть нечего, потому что бао еще не подъехал. Вот в Ново-Никольском когда стояли, ходили на Волгу глушить рыбу, которую потом жарили на костре. Ну, взрывчатку я ни разу не бросал — на готовенькое. Ночью между вылетами нас не кормили.

— *В полку женщины были?*

— Летчицы были в женском полку. Отношение к ним было хорошее. В полку женщины были в качестве обслуживающего персонала.

— *В дождь летать в открытой кабине тяжело?*

— Нет. Спокойно летишь, и в облаках спокойно. Главное, чтобы обледенения не было. Ну и в грозу плохо летать. Один раз

выполнял дневной полет. Высота метров двадцать. Держу управление одной рукой. Г роза в сторонке, но самолет начинает болтать. Я тогда двумя руками уже держу. Потом самолет резко провалился вниз. Меня головой об центроплан. Хорошо, что двумя руками ручку держал, а то бы вылетел из кабины.

Как-то в районе Дона вылетел на задание. Гроза далеко была. Взлетел, набираю высоту, никак самолет не набирает высоту, еле-еле метров 600 наскреб, а рассчитывал метров 900 набрать. А потом Дон пересек, как меня потянуло вверх, уже 1000 метров, я уже и газ убрал, а его все тянет. Потом опять потерял высоту, но все же на 900 метров удержался.

— *На цель на какой высоте выходили?*

— Смотря какая цель. Так, обычно 600–1000, могли и 1500, и даже повыше набрать. Всегда перед выходом на цель газок прибираешь и крадешься.

— *Эту тактику сами придумали или вам сказали?*

— Сами придумали. Тут кто как смекнет.

— *На выброску диверсантов летали?*

— Летал. Только не на выброску, а на высадку. Вот такой был случай в августе 1942 года. Линия фронта тогда проходила по Дону. Мы сидели в «красном уголке». В 11 часов ночи меня вызывают в штаб полка. Прихожу, а там два представителя из Москвы. Мне дают задание высадить двух диверсантов. Дают район, говорят, что там будут встречать, разожгут костры. Полетели, конечно, без штурмана. Эти двое в задней кабине. Пересек Дон. Трассы туда-сюда над землей летят. Вышел в заданный район, а костров нет. Делаю кружок над этим районом — вышел точно, но костров нет. Что мне делать? Я говорю: «Буду садиться». Выстрелил ракету, посмотрел, куда садиться, сориентировался, зашел, сел. Самолетбежит, какая-то лощина, рывком его поднял, перескочил, остановился. Вылезаем. Я им показал направление: «Идите, там населенный пункт». Они пошли, а я остался один. Темно, самолет стоит, мотор выключен. Решил посмотреть, что там впереди самолета. Отошел, самолет не видно ни хрена. Стал ждать рассвета. Рассвело. Прошел еще раз, посмотрел. Зажигание выключил, винт провернул, бензинчика залил шприцом в карбюратор, еще раз провернул. Быстренько на плоскость, включаю магнето. Мотор заработал. Я уже привык к этому самолету, сам запустил. Взлетел, полетел. Не нравится мне что-то, куда я лечу. Вроде как приборы не так показывают. Горючее убавляется, а Дона не видно. Думаю, хватило бы бензина пересечь Дон. Остается до реки несколько километров. Пролетаю мимо деревни. Возле дома ходит немецкий часовой с автоматом. А у меня высота метров

пятнадцать. Мы друг на друга смотрим. Я уже с ним поравнялся, только тогда он схватился за автомат и дал очередь. Я его проскочил. Лечу, идут женщины, человек шесть, работать в поле. Остановились, смотрят, я им помахал. Пересекаю Дон. Горючего совсем осталось мало. Решил сесть на дорогу, что спускалась прямо к реке. Сел. Ветками закрыл самолет. Подходит девушка. Я спросил, где здесь сельсовет, где есть телефон. Она мне сказала. Пошел в сельский совет. Связался с полком, объяснил, что бензина нет. Они обещали прислать самолет. Полетел мой командир звена Ряховский, но, как потом выяснилось, меня не нашел. Я посидел и решил, что не стоит загорать на берегу реки рядом с немцами. Посмотрел по карте, от меня километрах в десяти проходит улучшенная грунтовка. Замерил палочкой, сколько у меня осталось бензина. Без прогрева запустил мотор, чтобы сэкономить топливо. Лечу к этой дороге. А места такие, что некуда приткнуться. Подлетаю к дороге, винт останавливался. Я сажусь прямо на дорогу и, пока скорость есть, сворачиваю с нее. Самолет встал. Горючего нет. Машин нет. И самолеты почти не летают. Замаскировал самолет. Стал ждать какую-нибудь машину. Идет бензовоз. Останавливается. Говорю: «У меня нет бензина, можешь немного дать?» — «Этот бензин тебе не подойдет. У тебя спичек нет? — У меня было две коробки спичек. Я ему даю. — Налить чем есть у тебя?» — «А бензин-то?» — «Да подойдет! Ладно, сам подъеду к самолету и заправлю». Он мне налил полный бак. «Может, тебе расписку написать?» — «Не надо. Будь здоров!» Полетел я домой.

В 1943 году высаживали группу из пяти человек в район Манычева лимана. В этой группе был районный прокурор из Москвы, радист и три девушки. Одна из них была местная. Летело пять самолетов. Я был старшим. Моя задача была выйти на цель, сесть, обеспечить посадку четырех других самолетов и последним улететь. Я летел со штурманом и одной из девушек, а остальные четыре самолета летели без штурманов. Высадили. Они попрощались, ушли. Прошло несколько дней, вызывают нас по одиночке к начальнику Смерш. Он говорит, что мы высадили не там, что группа попала к полицаям. Мы, конечно, отрицаем, доказываем, чо высадили, где нам и сказали. Потом мы уже узнали, что они пришли к тетке этой местной девушки, та бросилась обниматься, а тут полицай, мол, откуда вы? И их прихватили. Прокурор застрелился.

Летом 1943 года наиболее опытных летчиков отобрали для переучивания на самолет Ил-2. Я хотел на истребитель, но там летчики были не нужны. Я же торговаться не буду… Из полка взяли двух или трех летчиков и отправили в Котельниково на

переучивание. Там я попал в 655-й (впоследствии 136-й гвардейский) полк 1-й гвардейской штурмовой дивизии. Был такой приказ, если гвардейца переводят не в гвардейскую часть, то только с повышением в должности. В своем полку я был командиром звена, а тут стал заместителем командира эскадрильи.

Я довольно быстро освоился и стал водить группы. Командир эскадрильи, капитан, выпить любил. Я ходил с ним ведомым несколько раз. Он спросил: «Можешь вести группу?» — «Могу». И он стал приходить на аэродром попозже. Я с летчиками получаю задание, делаю первый вылет. Прилетаю с задания, а он меня встречает, спрашивает, как дела. Короче говоря, стал водить группы. И вот этот капитан как-то полетел на задание, по ошибке раньше времени сбросил бомбы. Его освободили от должности на четыре месяца, но под суд не отдали, потому что не оказалось человеческих жертв. Пришел другой командир эскадрильи. Мы с ним тоже чередовались. Я летаю — он сидит. И наоборот.

Потом пошел на курсы помощников командира полка по ВСС (воздушно-стрелковая служба). Окончил их на «отлично», и меня назначили заместителем командира 271-й дивизии по ВСС. Так что мне несколько раз пришлось гвардию зарабатывать.

— *Какие у вас награды за войну?*

— Первую награду получил в самом Сталинграде, его еще не бомбили. Получали всего пять человек из полка. Командир второй эскадрильи Соколов — орден, командир звена второй эскадрильи Риховский — орден Отечественной войны, я, мой штурман и еще штурман первой эскадрильи Слепцов по Звездочке. Орден Красного Знамени я получил за вылеты на Ил-2 на Южном фронте.

— *На фронте страшно бывало?*

— Конечно. Например, в Донбассе перед выходом на цель нас атаковали истребители. Встали в круг и крутились, пока не разошлись. Высота небольшая была, 300 метров, крутишь, скорость теряется. Уже чувствуешь, что самолет начинает дрожать, еще чуть-чуть — и в штопор сорвется. Конечно, неприятное ощущение. Или когда на По-2 летали. Пошли на Жутово в разведку. Погода — низкая облачность, изморозь. Вылетел под облаками. Вижу — танкетки, бронетранспортеры. Как начали оттуда пулять! Я нырнул в облака. Пропал. А в облаках обледенение. Пошел по расчету, чтобы пройти эту зону. Чуть не упали. Конечно, обледенение в облаках, это хреново — самолет не оборудован.

— *На чем страшнее было летать?*

— Трудно сказать. Как попадешь… На Ил-2 если нет прямого

попадания, а только осколки, то только поплевываешь на них, не обращаешь внимания. А на По-2 каждый осколок — твой. Я на По-2 сделал 479 вылетов и 41 на Ил-2. Ни разу меня ни ранило, штурмана и стрелки у меня тоже все целы. Попадали по нам, конечно, но до крови ни разу. Почему? Не знаю. Может, потому что у меня фамилия такая. Воробей — птица привычная к полетам…

Шибанов Виктор Иванович, Герой Советского Союза, летчик 709-го (25-го гвардейского) АПНБ

Я родился в 1922 году под Москвой, в деревне Медвежьи Озера, рядом с которой располагался аэро-клубовский аэродром. После окончания семилетки пошел работать слесарем на завод и без отрыва от производства начал учиться в аэроклубе. Обучение давалось мне легко. Любил технику и впоследствии сам научился ездить на машине и на тракторе. В 1939 году окончил аэроклуб и должен был быть направлен в Борисоглебское училище, но не прошел мандатную комиссию. У меня было только семь классов образования, а надо было иметь минимум девять. Сказали приходить, когда доучишься. Я пошел в Октябрьское ОРПУ города Москвы на Таганке. И там за год закончил 8-й и 9-й классы. Параллельно, чтобы не терять времени, я устроился в тренировочный отряд в аэроклубе в Теплом Стане учиться на инструктора. Надо же себя кормить, так я в аэроклубе работал техником самолета. Когда начались полеты, я как техник сам свой самолет обслуживал и сам же летал. Окончил тренировочный отряд осенью 1940 года. Дали группу курсантов 12 человек. Зимой прошли с ними теорию, а с мая месяца начались полеты. Надо сказать, что все лето, пока мы тренировались, перебоев с бензином не было. Нас все время кормили. Выпустил я своих курсантов в июле.

А тут как раз немцы начали налеты на Москву, и аэроклуб, а это порядка тридцати самолетов, эвакуировали в Йошкар-Олу. Я еще в мае 40-го познакомился с летчицей-инструктором. Хорошо — она летает и я летаю. Перед перелетом мы с ней расписались. Сели подзаправиться горючим в Алатыре. Вдруг у нас забирают самолеты, ставят часовых, а летный состав в казарму. Женщины, в частности моя жена, дальше полетели, а мы сидим. Дней пять мы шумели, кричали: мол, не имеете права, мы дальше полетим. А потом построили нас во дворе и зачитали приказ о формировании 709-го полка ночных бомбардировщиков. Командир полка майор Хороших. Начальник штаба майор… Инженер полка майор… Фактически из аэроклуба сделали полк. Тут же нам всем присвоили звания старших сержантов и: «Налево! В баню шагом марш!» Начали формировать экипажи. Штурманы пришли младшие лейтенанты с кубарями, а я командир — старший сержант! Стали учиться летать ночью. Летали мы, инструктора, как волчки. У меня к тому времени

налет был часов 200. Так что проблем не было. Потренировались ходить по маршруту ночью, бомбить на полигоне. Аэроклубовские самолеты у нас отобрали и передали уже сформированным полкам. В январе 1942-го посадили на Ли-2 и отправили в Казань получать самолеты. На них уже были установлены 6 бомбодержателей для 6 полусоток и ШКАС. Штурман, чтобы стрелять, должен был отстегнуть привязные ремни и встать, при этом он был привязан страховочным фалом. Оттуда полетели на фронт. Сели под Коломной в Стопыгино, потом перелетели под Солнечногорск. С февраля по апрель работали — вели ночную разведку дорог. Тут не страшно было. Нас здесь даже ни разу не бомбили.

Второго мая мы перелетели под Воронеж, а на другой день сели под Валуйками на полевой аэродром Симоново. Там уже были готовы стоянки, можно было замаскировать самолеты. Передовая была километраже 80–100 от аэродрома. Мы вступили в бой на другую же ночь. Нам подвесили бомбы — и пошли. Первую ночь бомбили окраины Харькова. День, два, три — ни одного убитого, но почувствовали — там война. Как передовую переходишь, тут уже навстречу трассы «эрликонов», приходится набирать побольше высоту, а потом планировать, подкрадываться. Первым погиб командир эскадрильи Николай Бикоревич. За ним заместитель командира эскадрильи капитан Заплаткин над Барвенково. А потом на моих глазах сгорел мой друг Коля Парфенов. Мы полетели на разведку Харькова и Белгорода. Часа на два с лишним был полет. Я со своим штурманом Колей Маркашанским шли дублерами, а впереди километра натри, на минуты две раньше Коля с младшим лейтенантом Гаркушиным. Высота была 1200–1500 метров. Так частенько посылали два самолета, а то и третий пошлют. И все разные сведения привозят. Кому верить? А если сходятся, значит, все в порядке. Над Белгородом такой огонь… И вот он у меня на глазах загорелся. Только обломки падают. Мы же летали без парашютов… Знаю, что это он падает, и такое чувство было: «Почему не меня, а его». Короче говоря, начали нести потери.

Ну, а потом… У меня много было неприятностей в жизни, вплоть до того, что я числился погибшим.

Мы садились без посадочных прожекторов и без фар по посадочным огням. Все летчики летали отлично, у нас никто самолеты не ломал. Дело было на аэродроме подскока у хутора Котовка. Я сажусь, а за мной идет командир звена, вэвээсовский старший лейтенант Дмитрий Мелешков (честно говоря, я летал лучше, чем он). Ему ракету запрещающую дали. Я сел и только начал выруливать с полосы, обернулся (никогда не смотрел на

хвост, а тут повернулся) — близко самолет. Проскакивает посадочные огни и с перелетом идет на меня. Нагоняет и начинает винтом рубить с хвоста. До затылка штурмана, может, всего полметра не хватило, а то бы изрубил его, как в мясорубке. Вылез, наорал на него, чуть до драки дело не дошло. После командир полка говорит: «Ну, милый мой, не волнуйся, намоем самолете летать будешь. Главное — летай». И ведь с УДОВОЛЬСТВИЕМ отдал…

Когда отступали от Харькова до Сталинграда, мы почти не бомбили. То один подскок, то другой нам дадут, то бензина не успеют подвезти, то бомбы, то БАО потерялся. Даже кормить нас путем не кормили! Зато очень много летали на разведку и восстановление связи. Если идешь на разведку по своей территории, боевым вылетом это не считалось. Но летать по своей территории тогда было опасней, чем бомбить. Почему? «Мессера» днем, как пчелы, летают. Руководство войсками было потеряно напрочь. Летишь, видишь, наши, садишься. Спрашиваешь: «Вы кто?» — «А ты кто? Может, немец шпион. Давай документы!» И своих боишься, и «мессеров» боишься, не знаешь, что делать. Говоришь: «В той деревне, Петровка или Николаевка, находится батальон такого то полка такой то дивизии». И дальше полетел. Бывало, наскакивали на немцев, потому что не поймешь, где кто. Ведь до Дона бежали! А от Дона до Волги… Если бы Волги не было, наверное, бежали бы до самой Сибири. Что творилось!.. На дорогах заторы, горящие после бомбежек машины… Нам тоже не сладко приходилось. Многие не возвращались из этих дневных полетов. Как-то нарвались на немецкую колонну, и штурмана убили. На самолете пробоины. А пару раз попадал под «мессера» как следует. В какой-то момент 40-ю армейскую эскадрилью связи побили, и нас из боевого полка туда. И вот мы ночью летаем бомбить, а потом днем давай лети, почту развози, начальство. Прилетел в деревню Камыши на левом берегу Дона, а фронт как раз по реке проходил. Сел. Ко мне артиллеристы: «Ты что! Давай убирайся отсюда, а то немцы сейчас артобстрел устроят!» Я перелетел. Вижу — стоят два самолета 40-й эскадрильи. Со мной был технарь, лейтенант Ярышко, шустрый такой, постарше меня лет на пять. Я только коснулся колесами земли, самолет еще прыгает, он кричит: «Мессера!» Прямо в лоб мне истребитель пикирует. Взлетать, с ними кружиться — смысла нет. У меня скорости нет и пулемет только сзади. Самолет катится, я выскочил на левое крыло, технарь на правое, упал на землю спиной. И в этот момент очередь прошла рядом метрах в пяти. Потом второй заходит. А самолет пошел… По-2 нельзя отпускать — хвост легкий, он

капотирует, бывает, даже кабина ломается. Вот он на нос и встал. Я отбежал в сторону, и технарь за мной. А куда спрячешься? Травы-то нет, выгоревшая полынь кругом. Они начали бить по нам — только песок летит. Потом один зашел и буквально с высоты метра три как дал из пушки по самолетам, что на стоянке стояли. Один самолет загорелся. Дымом затянуло. Они ушли. Мы самолет поставили на колеса и полетели.

Через дня два мне опять нужно было лететь в эту проклятую деревню Камыши, забрать генерала. Подлетаю, высота метров 10–20, и тут пара «мессеров» давай меня гонять. Так можно было бы со ШКАСа шурануть, а сзади никого. Один зашел, я увернулся. Головой кручу на 360 градусов. Где еще один? Смотрю, еще что-то мелькает в воздухе. Вдруг на земле взрыв. Четверка наших «яков»! Второй немец наутек, «яки» за ним. А мне надо садиться в эту деревню. Генерал Сиднее мне говорит: «Ну что?» — «Одного сбил в групповом бою!» — «А чего губы трясутся?» — «Не только губы, голенища тоже».

Чем мы только не занимались! Ужас! В Сталинграде доходили до того, что приходилось изображать ночные истребители. Давали высоты от 1500 до 3000 метров и приказывали летать вдоль Волги, помаргивая АНО, чтобы немцы видели, что в воздухе самолеты, мол, полно истребителей.

В Сталинграде базировались на Центральном аэродроме. С задания вернулся на рассвете — и налет. Три девятки немцев зашли с востока от солнца. Слышу, гул по всему небу. Идут 27 штук, как на параде. Как дали! 61 человек был убит на аэродроме. У моего самолета только колеса догорают. Перебрались в Ерзовку, аэродром Пичуга, на котором стоял полк истребителей Васи Сталина. Они днем летают, мы ночью. Самолета нет. Поехали в Астрахань — там тоже нет. У нас уже примерно половина полка погибла, а тут прилетел полк, и его включают в состав нашего. Сидим в столовой кто остался жив, водка есть, баян есть, а самолетов нет. Бомбить не на чем. Давай на машину, безлошадники! Сели, поехали к этим вновь прибывшим. Отобрали самолеты. Они еще кричали: «Не отдадим!» Ну, там разговор короткий — навоюетесь еще. Вернулись к себе. Это было 19-го августа. К вечеру перекусили, получили задание бомбить переправу на Дону. Это был мой 128-й боевой вылет. Подвесили бомбы, зарядили пулеметы, заправились и пошли. Я взлетел первым. Только линию фронта перевалили — прожектора, и начали колотить зенитки. У меня высота была около полутора тысяч метров. Снаряд попал в консоль левого крыла. Сыпануло осколками. По левой руке, как кувалдой, кто ударил — осколок в локоть попал. Тошнота подступила. Самолет подбит. Я говорю

Коле: «Давай бросай». Он сразу раз, бросил бомбы. Разворачиваюсь и лечу на свою территорию. «Эрликоны» бьют и бьют. Вдруг в кабине штурмана сработала осветительная бомба ПАР-7. Она небольшая, как термос, лежала у штурмана на полу. Я должен был ее над целью сбросить, подсветить, чтобы поточнее бомбить. Мы же, как мухи, один за одним, так и летит весь полк 30 самолетов. Хлопок, она срабатывает, парашют выскакивает в кабине. Он ее выкинул за борт, а парашют накрыл хвост, и САБ сзади на тросе висит и горит. Представляешь картину?! И бьют. Еще попадание. Левое крыло разбито, самолет разворачивает влево. Я штурману говорю: «Коля, держи правую педаль». Я жму, мне больно ногу. Мне показалось, что взрыв был на полу, нога провалилась в пол и ее зажало. В голове все путается. Мотор отказывает, работает рывками. Сыпемся. Немцы по мне били до 400 метров. Я еще матюгнулся: «Коль, совесть у них есть?!» Мотор совсем все. Только ветер шелестит. Я ничего не пойму — где я нахожусь, сколько метров до земли. Передовую не видел. Вот-вот мы коснемся. Беру ручку. Плечом уперся в приборную доску. Удар, характерный треск, и мне показалось, что меня за ноги приподняли. Очнулся. Думаю: «Дотянул или нет?!» Выскочил из кабины, упал. Слышу разговор не на нашем языке — немцы! С руки снимают часы. Тащат меня на плащ-палатке. Все, думаю, пистолет — и себе пулю. Дождик крапает — откуда взялся? А это меня из фляжки поливают. Я застонал. Вдруг кто-то по-русски закричит: «Ты… твою мать!» Наши! Оказалось, это были казахи, они балакали по-своему. Мы упали между своими и немцами в противотанковый ров. И вот меня и штурмана притащили в санбат. У меня правая нога в голени пополам была сломана. Вот почему мне показалось, что нога в пол провалилась. Боль была страшная. Левая рука сломана, и, кроме того, сопатка набок — при посадке сломал. Штурман ранен в обе ноги. Привезли нас в какой-то хутор на рассвете. Сделали уколы. Наложили шины. Пистолет положили за гимнастерку. Помню, я был еще в шинели. Август. В куртке жарко, поэтому летали в шинели. Привезли в какой-то овраг. Чуть-чуть южнее Сталинграда. Там на носилках полно раненых. Я еще сестре говорю: «Передайте в полк, что мы живы». Куда там… ни телефонов, ни раций, ничего нет.

24 августа привезли в Сталинград. На носилках доставили в школу, где был сделан госпиталь. Лежим в актовом зале. Посмотрел — рядом летун лежит. Вроде знакомый, а вроде и нет. Думаю, что он на меня глаза пялит? Я махну рукой, он тоже. Я за ухо, и он за ухо. Так это же я, в зеркало, что от пола до потолка, смотрюсь! Сам себя не узнал — нос набок, чумазый и грязный! Бомбят постоянно. Нас стянули в подвал. Из жратвы только

кисель, да и есть не хотелось. Потом мы выползаем оттуда. Я ходить не могу. Левая коленка была разбита, а правая нога вообще в шинах. Как из санбата привезли, в госпитале еще не перевязывали — врачей я не видел. До берега метров 300, и мы с Колей поползли. Идет бомбежка, зенитки бьют, все горит. По Волге кто на лодке, кто на бревне — на ту сторону бегут. Какой-то катерок. Вижу нос, а что это за посудина — не вижу. Стоит капитан НКВД. «Возьмите!» — «Давай!» Тянули меня: «Тяжелый, черт!» А у меня рост 180 и вес не менее 80 килограммов. Они меня затянули, на настил положили, и катер пошел. А штурман остался на берегу под бомбежкой. Помню, еще бомба рядом рванула. На той стороне Волги причал у Красной Слободы. Катер туда не дотянул, на мель сел. Какая-то женщина меня перетянула на лодку. На том берегу вижу БЗ (бензозаправщик). В нем, судя по петлицам, авиатор. «Возьми меня». Здоровый парень, затащил. Привез на аэродром в Среднюю Ахтубу, а там как раз 40-я эскадрилья стояла. Меня увидели, на руки и в санчасть. Врачи перевязку делают, а летуны — один кружку с водкой уже держит, другой закуску — своя братва. Уснул. Вечером погрузили меня на арбу, запряженную парой волов, и поехали на Эльтон. Ночь ехали, а день стояли — ходят «мессера». Приехали на аэродром, на котором базировались Ил-2. Меня туда — и в санчасть. Положили на травку — вокруг много раненых. Думаю, как-то мне надо вывернуться. Смотрю, машина. Говорю водителю: «Увези меня на аэродром». Привозит на КП, там по радио идет разговор. Прилетел из Москвы самолет Ли-2, видимо, начальство привез, и летит обратно. Командиру говорят: «Возьмете летчика». — «Летчика, конечно, возьмем!» Меня в Ли-2, арбузы дали. Прилетаем на аэродром Чкаловское, а он в 6 километрах от моего дома. Комендантом аэродрома в свое время был мой отец, а командиром автороты на тот момент был муж моей сестры. Он меня в «эмку» и домой в Медвежьи Озера. А там меня встречают жена и сын, который родился 8 июня. (С женой мы расстались в ноябре. Она улетела в Йошкар-Олу, оттуда перебралась в Медвежьи Озера.)

Маркошанский тоже жив остался — попал в Астрахань. Написал письмо. Как я уже говорил, в полк о нас никто не сообщил, и когда я написал письмо, то выяснилось, что мы там «ходим в предателях». Получилось так, что утром 20 августа немцы бомбили Ерзовку и деревню, где расположен наш 709-й полк. Погибло много людей, в том числе комиссар полка Бурмистров. Ага! Значит, Шибанов сказал! Их подбили, они и рассказали. Мы случайно остались живы, а если бы погибли, так бы в предателях и остались. Из дома я перебрался в авиационный

госпиталь в Сокольниках. Меня там подлечили — нос поставили на место, руку подлечили. Полковые ребята меня навестили. Привезли пустые бланки проездных документов, отпускные и командировочные билеты. Жена подобрала мне, как положено, авиационную шинель, фуражку темно-синюю. 23 февраля отправили выздоравливающих в Опалиху. Я там немного побыл и в дырку в заборе нырнул. Сестра кричит: «Больной, больной!» — «Ищите меня в полку». А сам с женой домой, дня два-три побыл и на Казанский вокзал в поезд Москва — Саратов. Ехал трое суток на третьей полке. Оттуда в Камышин. Оттуда на летучке в Зимовники. Помню, вдоль дороги трупы немцев стояли, как вешки, без штанов, головой воткнуты в снег… Нет полка. Только в Ростове их нагнал, дней 20 добирался. Прибыл в полк: «Ура! Ура!» А тут полку было присвоено звание 25-й московский гвардейский полк, а дивизия стала 2 гв. Сталинградской. Меня наградили орденом Боевого Красного Знамени.

Коля вернулся дней за 20 до моего прибытия, и мы с ним опять стали летать. Поначалу я хромал, ходил с палкой. Летал недели две с начпродом по хуторам, собирали в кассеты еду для полка — яйца, баранину, картошку. Летчики шутили: «Вон смотри, пищеблок летит». Потом начал летать днем на разведку — погода стояла плохая. Таганрог облетаю над Азовским морем — и насушу. Там разведываю дороги. Потом опять на море и домой. Как-то штурман говорит: «Шестовку видишь?» — «Вижу. Ну чего?» — «Ты что, не знаешь чего, связь рвать надо!» Пошел, колесами бу-бух. Летим дальше. Прилетаю и над крышей столовой метрах на десять крючка дал. А на стойке шасси болтались оборванные провода. Они по крыше прогрохотали. Командир полка (в это время уже был майор Анатолий Калашников) на меня: «Засранец! Такой-сякой! Мало тебе?! Убиться захотел?! Дурак ты этакий! Если бы провода на винт намотались, у немцев бы остался. — Потом говорит: — Хватит ему провода рвать». Начали бомбы вещать и туда. Чем хорош По-2? Я был доволен, что летаю на этом самолете. Он везде нужен. Мы и днем летали, и ночью бомбили. На каком самолете еще это можно было сделать? Их не было!

Ну ладно, летаем дальше, бомбим. Летом базировались под Таганрогом. Вечером смотрим — грозу натягивает с запада. Я должен был идти лидером. Подвесили мне 4 напалмовые картонные бомбы, а под центроплан два здоровых САБа. Я еще сказал, чтобы повесили их на крайние бомбодержатели, так ведь нет — под центроплан. Я должен был вылететь на цель, отбомбиться и повесить САБы, а за мной вылетала эскадрилья. Командир полка говорит: «Взлетаешь, если через 15 минут не

вернешься, выпущу эскадрилью, а ты покрутишься, подождешь, потом повесишь САБ, отбомбишься напалмом». Я взлетел, тут гроза. Отбомбиться можно только по передовой, но я не успеваю, поскольку через 15 минут взлетит эскадрилья и уткнется в грозу. Я развернулся, пошел на посадку. Штурман дал ракету, я сел, заруливаю, хвостом на ветер поставил. Мотор выключил, БЗ подошел. Инженеру говорю: «Выверни взрыватели». Что-то он отмахнулся и по делам своим убежал. Техник забрался на крыло: «Глазов, надень струбцинки, а то у меня управление рвет». Он нагнулся в штурманскую кабину, где у него струбцинки были спрятаны. А у штурмана в кабине шарики бомбосбрасывателя по три с каждой стороны (в моей только аварийный сброс). Снимаю шлем перчатки, кладу под козырек. И тут — пах! Хлопок, как выстрел, и под самолетом пламя. Техник нечаянно зацепил за один из шариков, и САБ упал с бомбодержателя, будь он подвешен под крылом, то укатился бы, а тут он ударился о костыль и застрял, а ветер с хвоста… Самолет сразу охватило пламя. Мгновенно. Я ничего не вижу — страшное дело, когда горит огонь яркостью в миллионы свечей. Шофер с испугу убежал. Я сел за руль, отъехал. Сел и за голову схватился. Самолет горит, бомбы напалмовые, патроны начали рваться, треск стоит, а рядом самолеты полка. Гасить нечем… Захожу на КП. Командир говорит: «Ну, докладывай». — «Чего докладывать — вон горит». Хорошо, что никто больше не погорел. Что осталось от самолета? Коленчатый вал, шатуны и пулемет. Все остальное расплавилось в порошок… Трибунал. Мне, как командиру звена, не принявшему меры по обезвреживанию взрывателя представление на второй орден Красного Знамени порвали. Штурману звездочку не дали, а технику дали 8 лете заменой тремя месяцами штрафной роты — кого-то надо наказать, самолет-то сгорел. Месяца через три он вернулся в полк — искупил вину кровью.

Летаем дальше. Какие нам задания ставили? Положим, дают бомбить железную дорогу. На полк выделяют 100 километров. Каждому экипажу дают станцию. И вот весь полк одновременно наносит удар по всей длине пути. Прилетели. Бомбы подвешивают, горючим заправляют, и еще вылет. В одну из ночей нам дали станцию Зеленый Гай. Мы до нее не дошли. Проходим Пологи возле Мелитополя. Это километров 110 за линией фронта. Мне штурман говорит: «Видишь?» — «Вижу». Вся станция забита эшелонами. «Что делать?» — «Да там, наверное, Петька или Костька работать будет». Нам же никто не говорил, кому какую станцию дают — ты получил задание, отваливай. «Давай полусоточку шуранем. Станция большая, махнем штучку, пусть

загорится, чтобы другим легче было. Да и нам полегче лететь». — «Давай». Высота 1500, расстояние до станции километров 6–8. Чем ближе подлетаю, тем больше газ убираю, со снижением иду. Мотор на малых крутится, а с глушителем ШПГ так он просто шипит и пламени не видно. Планирую. Высота метров шестьсот. Он говорит: «Так… так… держи… Сброс!» Я сразу газ и в разворот с набором высоты. Кружечек сделал, посмотрел — хороший взрыв, осколки летят до самолета. Он говорит: «Заходи еще». Заходи так заходи. Заходим еще. Уже на газу идем. Самолет качает на взрывах. Видно, эшелон с горючим, боеприпасами, там грохот, дым стоит. Высота 600 метров. Он меня подправляет. Бросаем в другое место. Потом на обе горловины зашли, чтобы ни один эшелон не шел. Так мы шесть раз и заходили. Отбомбились. Штурман говорит: «Становись в вираж, я сейчас немчуру погоняю. — Все две с лишним тысячи патронов туда выпустил. — Все. Можешь, дать зеленую ракету, путь свободен». Ни одного выстрела по нам сделано не было!

Прилетаем домой. Командир кричит: «Шибанов! Ты опять хулиганишь! То там, то здесь! Цель не свою бомбишь». — «Пусть на мою летят». — «Аты что? Дальше лететь не захотел?!» — «Да, нет… так получилось». — «Не твое дело, кому куда лететь. Отстранить от полетов, дело передать в трибунал. — Поворачивается к начальнику штаба: — Ты успел на них документы отправить на БКЗ?» — «Вчера отправил». — «Позвони в дивизию. Снять с награждения».

День проходит — летаем. Три, пять. Что он меня от полетов отстранил? А кому летать?! Экипаж-то боевой! Я уже командир звена. Наступил ноябрь. Погоды нет, не летаем. Числа пятого или седьмого объявляют построение личного состава полка: «Лейтенант Шибанов, выйти из строя». Я выхожу. Встал. Начальник штаба зачитывает указ: «За успешное выполнение боевых заданий лейтенанту Шибанову присвоить звание Герой Советского Союза!» То в трибунал, а тут присвоить звание… Штурману дали Боевого Красного Знамени. Ну ужин, двойные 100 граммов. Понятно — первый Герой в полку и в дивизии. Сидим. Я за почетным столом вместе с командиром полка, замполитом, начальником штаба. Я говорю: «Бать, как не хорошо получается: у Бушуева 600 вылетов, у Оглоблина 650, а у меня всего 300. Они не Герои, а я Герой?» — «Мы знаем, кому за что давать. Вылет вылету рознь». Мне потом рассказали, что через неделю нашего налета на Пологи проходил военный совет фронта. Командующий фронтом Толбухин спрашивает: «Кто бомбил Пологи?» — «25-й гвардейский московский полк». — «Апоконкретней?» — «Лейтенант Шибанов». — «Вот с кого надо

брать пример! Один самолет в одном вылете уничтожил 120 вагонов и 7 паровозов! «Пешка» днем летала и сфотографировала результаты. Дивизия за неделю столько не сделала, сколько он сделал!» — «А он под Сталинградом был, госпиталь прошел». — «Во! Чувствуется опытный! К Герою представили?» — «Нет». — «Представьте». Командир дивизии после совещания спросил: «Что делать с ним?» — «Писать надо на него. Боевик-то порвали, теперь надо писать». За что мне Героя дали? За хулиганство!

— Как выполнялись заходы на цель?

— Всегда по-разному. После обеда и до вылета мы собирались в классе. Часами сидели, прорабатывали задание. Заранее решали, как лететь, каким разворотом отходить от цели, на какой высоте идти на цель и обратно, чтобы не столкнуться. Поначалу, конечно, всему учились на своих ошибках. Сами тактику разрабатывали. Мы никому и не говорили, даже командиру полка, делали по-тихому. Вот такой был случай. Летали с Ростова на Ейск, бомбили аэродромы. Они всегда хорошо прикрыты. Вот мы встанем в круг и трещим вокруг цели. Потом один из круга прорывается, отбомбился и в сторону. И так на протяжении минут двадцати крутим и крутим карусель. Конечно, заранее договаривались, кто за кем ныряет. А чего себя подставлять?! Крутись и прилетай с победой, такой порядок должен быть. Я отбомбился и уже выходил из карусели. Вроде далеко снаряд разорвался. Взрывов-то много, прожектора, бьют, но этот я отметил. Вышли на море. Луна вверху, луна внизу, звезды вокруг тебя. Тихо, не качнет. Висишь, ничего не видишь. Только мотор гудит и не понятно — летишь ты или на месте стоишь. Смотрю — вбок хорошо видно, а вперед нет. Я перчаткой козырек протер, понюхал — масло. Я говорю: «Коль, масло». — «Откуда?» — «Откуда, откуда! С мотора!» От Ейска мы уже километров 40 отошли. Осталось лететь еще 60. Болтаемся на середине Азовского моря. Летим. Температура растет, обороты прибрал, пошел со снижением. Масло брызжет. Вот уже и берег показался. Давление прыгает. Вздыхаешь — больше делать нечего. Ни жилетов, ни поясов у нас не было. Парашютов тоже не давали, а то бы я тогда под Сталинградом выпрыгнул. Так-то! Хоть с перебитым носом, но дома, а то бы у немцев был. На высоте метров 200 двигатель заклинило. Только ветер свистит в расчалках. Наверное, метрах в 100–150 от воды на берег сели, пробежали и не скапотировали. Судьба? Судьба.

В конце 1943-го установили на хвостовое оперение синие огоньки и начали летать группами строем-«пеленг». Повел я семерку на переправу на Днепре. Замыкающим шел будущий Герой Советского Союза лейтенант, как и я, командир звена,

Оглоблин. Если по прямой лететь, то от линии фронта до переправы 100 километров, ну а мы крючок сделали и заходим по плавням — их ширина 30–40 километров, ни постов, ничего нет. Вышли на переправу — немцы очухались, когда бомбили последние самолеты группы. Им и прожекторов, и «эрликонов» досталось. Я от цели отошел, над озером встал в круг, собираю группу. Замыкающего подбили, он все левее берет, и к плавням. Смотрю, газы прибирает и садится на песок. Я помигал, он мне помигал. Прилетаю, докладываю: «Оглоблин сел». 20 ноября 1943 года меня ранило. Лежал в санбате. Приезжает ко мне инженер полка Федоров Александр Иванович, любил он меня. И говорит: «Вить, твой друг возвращается. Ивана сейчас привезут». — «Как привезут?! Вперед ногами?» — «Нет, все в порядке». Оказывается, у них пробило масляную систему. Масло вытечет, мотор заклинит. Он решил, что лучше, пока работает мотор, сесть. Сели, самолет завалили хворостом, заминировали. Попали к партизанам. Когда наши освободили эту территорию, его привезли на аэродром, а туда полетели технари, взяли с собой маслобак, отремонтировали. Перегнали самолет, а на борту написали «Партизан». Мне в ноябре присвоили звание Героя, а Оглоблину, Константинову и Халибскому — в мае.

Как меня ранило? Полетел за Зеленый Гай. Километров сто за линию фронта. Пришло пополнение штурманов, и вот одного из них, Клеймана, я вывозил. Сначала полетели на передовую бомбить артиллерию. Вспышку засек, и туда бомбу — пехота нас любила. А тут мы пошли на дальнюю цель. Подвешено у нас было две кассеты с мелкими бомбами по десять килограммов и две полусотки. Идет колонна машин. Я штурману перед вылетом рассказал, как бросать: кассету открываем, потом бомба, потом еще кассета, потом полусотка. Подходим. Я говорю: «Захожу вдоль колонны. Ты подправь». А тут прожектор схватил. Что делать? Куда рваться? Мы уже над колонной. Я кричу: «Бросай!!» Шуранули все сразу. Разворачиваюсь на свою территорию. Прожектор держит, а никто не стреляет. Думаю: «Сейчас подойдет «мессер» и расстреляет». Летим, я ничего не вижу, но кручу влево, вправо. По мне стреляли уже сотни раз, уже битый-побитый приходил, весь в дырках. Наши меня тоже били, перепутали и били. А этот… Я ему кричу: «Стреляй! Стреляй! Стреляй по прожектору». Оборачиваюсь — его нет. Выпрыгнул, что ли? Куда он делся? Нет! Пригнулся! За перкаль спрятался! Разве можно?! Или ты его, или он тебя! Не давай себя расстреливать! Первый вылет все-таки — испугался. У меня первые раза два тоже так было. Первый раз не помню, как выскочил из обстрела: «Коль, что-то стрелять закончили?!» — «Наверное, передовую

перелетели»… А тут трасса, и сильный удар по ноге. Прожектора нет, и все! Опытный — у меня бинт и полотенце с собой. Обмотал рану. В кабине запах бензина, но мотор работает. С левого крыла сорван здоровый кусок обшивки, и самолет немного тянет в сторону. Штурману говорю: «Подержи управление», — а он летать не умеет. Своего Колю-то научил летать, все же я инструктор — он мог и взлетать, и садиться. Был бы я с ним… Он бы огрызнулся. Нас бы так просто не расстреляли.

Летим. В голове все крутится, шумит. Из-под ног брызжет бензин. Видно, сбоку пробило. Я даже перчатку снял, перчаткой держал. Клейману говорю: «У меня сиденье не тлеет? Посмотри». — «Нет, нет». А я чувствую — сидеть не могу. Все жжет. Бензин натек… Только хватило бы горючего. Двигателю обороты максимальные, а то бензин течет. Слежу, только чтобы не перегрелся. Долетели. Заходим на посадку. Подвел, притер, коснулся земли, и меня на крыло. По земле крылом чиркнул и развернулся. Оказывается, снаряд попал в колесо, осколками сорвало обшивку, пробило бак и четыре осколка в ногу. Под левым боком у меня был толстый, старого образца планшет. Мы его называли «мародерский» — туда можно было и бутылку с закуской положить, и линейку боком поставить. Там у меня книжка лежала «Как закалялась сталь». Планшет в клочья, книжка порвана. Комиссар полка вытащил ее, говорит: «Бог тебя спас. Если бы не он, то осколки в сердце бы пошли». Меня вытащили. Голова кругом — крови много потерял. С меня все сняли. Штаны в бензине. Как я не загорелся?! Патрубки же вплотную к кабине — чуть-чуть искра, и все. Неделю пролежал в санбате, один осколок вытащили, второй, потом отправили в Москву, в авиационный госпиталь, и там четыре месяца.

Перед выпиской мне ребята написали: «Ты не возвращайся. Нас с фронта сняли, полк ушел на переформировку и переучивание на другие типы самолетов». Меня сначала направили в распоряжение отдела кадров, оттуда в Московскую эскадрилью.

— Приходилось летать к партизанам?

— Чаще летали на сброс оружия, продовольствия. Под Харьков летали к окруженным войскам с посадкой. Повесили нам мешки — они по земле болтаются, сопротивление большое. Ужас! Нов основном этим занималась эскадрилья связи, а нам других дел хватало. Летали на выброску диверсантов. В такие полеты штурманов не брали — только летчик и диверсант, их вещи, радиостанция. Этих возили много. В основном девчонок. Но самыми распространенными были задания на бомбометание. Часто вешали две кассеты бомбы. Кассеты могли быть с ампулами

с КС или с мелкими бомбами. Внутрь еще набивали листовок для агитации. В дополнение вешали еще и бомбы Так и кидали — бомба, а за ней кассета. Еще самолет раскачаешь, они разлетаются, накрывают большую площадь. Получалась неплохая музыка. В кабину штурману клали связанные пачки листовок. Штурман берет, ножом — раз, и за борт. Одна такая пачка с ножа сорвалась, по хвосту ударилась и застряла между тросами руля поворота. Самолет стало разворачивать и валить. Я только элеронами его держу. Нога дрожит. Я кричу: «Держи!» Он подержал. Потом: «Ты летчик, ты и держи». — «Я сейчас тебя пристрелю!» Не помню как, но отцепилась, выкрутились из ситуации.

Экипаж По-2 готов к вылету.

Как прицеливались? У штурмана была прорезь в крыле и стрелка, но вообще «бомбили по колесу». Просто знаем, где упадет бомба, если ее сбросить с той или иной высоты. А вот как

зайти на цель, зависит от ее характера. Если цель большая, станция например, тогда можно и на глаз сбросить, отбомбиться с планирования — не промахнешься. Если цель точечная, например по железной дороге идет эшелон. Там все стучит, нас не слышно. Тут уже заходишь по всем правилам — высота, скорость, курс. Бросали по одной бомбе. Разворот — и из пулемета по нему, чтобы просто так не ходить. Опять разворот — бомбы.

Приходилось и сотки возить. С ними летали на большие объекты, на аэродромы. У меня был однажды хороший вылет. Это было на Миус-фронте. Вечером перелетели на аэродром подскока километрах в пятнадцати от линии фронта. Подвесили, по-моему, пару полусоток и сотку и пошли на аэродром немецких истребителей. Взлетели. Вышли на него — молчат. Вот они здесь! Вот аэродром под нами! Не стреляют, и все! Летаем, даем ракету — а они молчат, и все. У нас высота была метров 900. Коля подправил: «Так держи». Бросил сотку. Разворачиваемся — хороший взрыв. Потом еще. И пошло качать! Пожар громадный! Мы с первой сотки хорошо попали в бензохранилище. По нам ни одного выстрела. Отбомбились оставшимися бомбами — и домой. Зарево во все небо! По прямой до аэродрома километров 30–35. Сели: «Товарищ командир, задание выполнено. Горит». — «Где?» — «Да вон». Он поворачивается к командиру 707-го полка нашей дивизии, который работал с того же аэродрома: «Я говорил, что это мой! А то — твой, твой! Из твоей фляжки наливай! И экипажу тоже! — Деваться некуда. Мне кружку, Коле кружку. — Только мои так могут!» Выпили — и на второй вылет.

— Сколько вылетов за ночь приходилось делать?

— Я больше четырех ни разу не делал. Но я-то воевал практически только летом, когда ночи короткие. А потом, если дают задание на разведку, так это часа на три, и возвращаешься на рассвете. За это время можно было два-три вылета сделать на передовую. А я один вылет — и вся спина мокрая.

— После бое зой ночи удавалось спать?

— Утром нас собирает «полутоока». И сразу везут в столовую. Если никого не сбили, все по-хорошему, старшина играет на баяне, боевые 100–200 граммов, песни поем. Кормили нас всегда отлично. Потом расходимся по хатам. Если не хватило, то в хате самогонки, или как ее называли «Марии Демченко», добавляли. (Демченко Мария Софроновна, инициатор массового движения колхозников за получение высоких урожаев сахарной свеклы. В 1930–1936 звеньевая колхоза им. Коминтерна Городищенского района. На 2-м Всесоюзном съезде колхозников-ударников (1935) дала обязательство вырастить не менее 500 ц сахарной свеклы на 1 га, которое успешно выполнила, получив 523,7 ц сахарной

свеклы с 1 га. — *Прим. А. Д.)* Спали, но днем, конечно, не сон. В 2 или 3 часа дня идем в столовую обедать. Всю войну нас обслуживали официантки. Потом подготовка к ночным полетам. Перед полетом врач дает короткие указания, проверяет пульс и температуру и дает по плитке шоколада, и то овсяного. Можно было сказать, что плохо себя чувствуешь. Это считалось не зазорным.

— *Во время войны болезни были?*

— Иногда. По чужому саду пройдешь, зеленых яблок наглотаешься — прокладку пробьет. А так все здоровые были.

— *Туалетная бумага была?*

— Газет-то не было! Обычно нам на день давали пачку папирос «Казбек» или «Беломор». А бывало, давали табак. Ножом его нарежешь, а бумаги нет, газет нет. Тогда закручивали в листовки, которые сбрасывали, или в рубль. Тогда, как и сейчас, рубль ничего не стоил.

— *Дневные вылеты на бомбежку были?*

— Нет. Это опасно. Или истребители собьют, или с земли — скорость-то маленькая. Какой смысл? Только самолеты терять.

— *В полку были самолеты не бомбардировочной модификации?*

— Нет. С-2, самолеты с люльками для перевоза раненых, были в эскадрилье связи. У нас некоторые самолеты были оборудованы дополнительным баком в центроплане.

— *Какое было отношение к летчицам из 46-го гвардейского полка?*

— В основном они работали по передовой. У нас полеты были посерьезней, подальше. Потому мы вылетов меньше делали, чем они. Ну… девки есть девки — сделали не сделали, пусть поют.

— *Кто ночью обслуживал самолет, бомбы подвешивал?*

— На подскок в задней кабине летели двое — техник и штурман. Улетаем. Техник на земле нас ждет. Сели. Мы оба идем на КП. Там начальник разведки полка, начальник штаба, адъютанты эскадрилий заслушивают донесение. Техник в это время готовит самолет к следующему вылету — заправляет горючим, осматривает, заклеивает дырки, подвешивает бомбы.

— *Если экипаж погибал, что делали с личными вещами?*

— Товарищи делили, не отправляли. Когда меня сбили, один одно забрал, другой другое. А когда узнали, что в госпитале, пишут: «Приезжай, мы тебе вещи вернем».

— *Поминали сбитых?*

— Сразу за завтраком. На столе стоят налитые рюмки летчика и штурмана. Никакого баяна, конечно, нет. Командир полка встанет, скажет… и меня также помянули. Надо сказать, что после Сталинграда и до ноября 43-го потери были небольшие.

Может быть, пять или шесть экипажей. У нас уже опыт был, на рожон не лезли.

Но было, конечно… Погиб мой лучший друг Сашка Боев. Самолет штурман привел. В августе 42-го, за неделю до того, как меня сбили, он взлетал с каким-то полковником, а немец в этот момент сбросил бомбу. В результате самолет разбит, полковник погиб, а его в тяжелом состоянии отправили в госпиталь. Он вернулся в полк незадолго до меня. И вот пошли они на задание… одна пробоина в полу — пуля в сердце… Похоронили в саду в Ростове.

— Командир полка летал?

— Редко, если только на передовую слетает. Комиссары стали летать после приказа в июле 1943 года. Мы их возили. Помню, Бурлаков взлетал и тут же упал — только зайцы побежали. Попал на заячье гнездо. Комиссар полка мазнул и скапотировал в картошку. Командир полка Хороших начал кричать, что они ему все самолеты переломают. В общем, некоторые толковые летали, но нужды в этом не было, и они не входили в боевой расчет.

— Какое отношение к немцам?

— Ненависть и злость. Вот как меня «мессера» погоняли, вот тут эти чувства и появились. Поэтому в характеристике у меня написано: «При выполнении боевых заданий настойчив и дерзок». Помню, из госпиталя ехал, а мимо шла колонна пленных из Сталинграда. Мы на летучке подъехали, дверь открыта. Немец подошел, что-то просит. Дал я ему ногой по морде и за пистолет… Нет, жалости никакой не было.

Ведь начинаешь бомбить и знаешь, что внизу наши же дети, старики. Заходишь, и сердце сжимается. Помню, наступали, бомбили бомбами АО-25. Дали нам цель — конюшню возле церкви. Колька говорит: «Одна бомба не взорвалась». Проходит время, и полк квартируется в этой деревне. Штурман пошел искать хату. Около церкви дом. Зашли: «Можно?» — «Да». В комнате висит зеркало, а половина его закрыта полотенцем. Спрашиваем: «А почему закрыли половину?» — «Ваши бомбили, бомба прошла через крышу, стукнулась о сруб и не взорвалась, но отлетевший кусок бревна разбил зеркало». Посмотрели, а бомба лежит сверху. Думаем: «Это же наша!» Но хозяину не сказали, что это мы бомбили, а то выгонит.

— Аттестат вы отправили жене?

— Оклад у меня был 1200 рублей, плюс 25 % гвардейских, плюс 25 % фронтовых, да еще за каждый вылет получал 10 % от зарплаты. Так что я, старший сержант, получал больше командира полка. Домой отправлял и на «Марию Демченко» хватало.

— С женой постоянно переписывались?

— Да. Что писали? Она знала всех моих товарищей, аэроклубовских инструкторов. Об этом и писали.

— Случаи трусости в полку были?

— Не замечал. Быстро страх проходит. Вот когда летишь и вроде оттуда вчера стреляли, а теперь тишина, то как-то не по себе. И мандража перед вылетом не было. Конечно, знали, что, допустим, цель опасная. Например, когда Сухую Крынку — разгрузочную станцию под Харьковом летали бомбить, тогда говорили: «Ну, затягивай голенища. Опять бомбить Сухую Крынку»… Самое страшное — прожектора. Если ослепят, то можно потерять пространственное положение и упасть.

Мы стояли в Ростове, когда в дивизию пришло пополнение. В нашу эскадрилью, в частности. Меня, Оглоблина, Кохановского, Ряховского и других нарядили «возить пехоту». Из пехоты приходили летчики, попавшие туда в 1942 году, и их возили днем и ночью в прожекторах. Полетел Кохановский с курсантом, потеряли пространственное положение. Пришел этот здоровый сержант: «Мы с Кохановским разбились!» — «Как разбились?» — «Вошли в спираль». Их ослепили, они потеряли пространственное положение и ударились в землю. Кохановского выбросило из кабины, поскольку он был недостаточно привязан, и о дерево… мы его в саду в Зимовниках похоронили, а курсант нормально.

Еще помню, на моем самолете крыло поменяли. Дело было днем. Облака были так метров на 10ОО— 1200. Я говорю комэске: «Пойду похожу в облаках, потренируюсь по приборам». — «Давай. Оглоблина возьми». Полетели. Я подержу управление, потом он. Вываливаемся из облаков, он говорит: «Аэродромчик-то какой маленький». — «Маленький? Ну держись!» Прибрал газ, ручку на себя, потом даю ногу и сваливаюсь в штопор. Пару витков сделал, и самолет поворачивается вверх колесами. Винт остановился — отлив бензина из карбюратора. Вверх колесами, мотор не работает, управление не работает, самолет на спине, в обратном штопоре. Я никогда в такой штопор не попадал и не видел, чтобы другие попадали. Я ручку от себя отдал, самолет нос потихоньку опускает и выходит в горизонтальный полет, потоком винт крутанулся — искра, двигатель забрал и как рванет нас! Мы вышли чуть ниже 300 метров из штопора, еще бы полтора витка, и были бы мы на земном шаре. Сели. Посмотрел: «Что-то на новом крыле пистонов нет». Техник шилом ткнул, а оттуда вода. Видно, она затекла в консоль, и нас перевернула. Командир мне говорит: «Ты что хулиганил?! До земли штопорил?!» — «Да у меня мотор встал!» Судьба…

— Суеверия были? В приметы верили?

— Нет. И в Бога не верил.

— Это на фронте обсуждалось? Религия, национальность..

— Никаких обсуждений национальности не было — некогда. Ночью летали бомбить, днем на разведку, связь. То отступление, то наступление, то перебазирование, то кого-то отвезти. Круглые сутки рабочий день. Мы даже любовью не занимались! У меня в подчинении было 5 девчонок, которые бомбы подвешивали. Не с одной не связался! А ведь мне было 20 лет, можно было бы… Прилетаешь, носом в приборную доску, в ушах свистит. Засыпаешь. Просыпаешься под крылом на чехлах, и кровь из носа идет. Почему? Потому что хочется повыше забраться. Мы набирали, не сколько нам задали, а от пуза — сколько набрал. Я знаю, где моя цель, и за счет высоты могу спланировать и поразить цель тихо. А ночью и в пасмурную погоду с 3000 надо пользоваться кислородом. Днем можно до 5000 без кислорода летать, а ночью нет. Наскребаешь 3000–3500 метров, а из носа и ушей кровь течет, и жарко, в пот бросает. Я часами летал на этой высоте. Такое впечатление, что от костей тело отходит, своеобразная усталость в самолете. У летчика тяжелая работа… Так что сил на всякие дурацкие разговоры не было.

Колотухин Готлиб Миронович, летчик 60-го гвардейского АПНБ

Перед войной я учился в Московском технологическом институте легкой промышленности имени Лазаря Моисеевича Кагановича, что около Устьинского моста. Буквально через неделю после начала войны комитет комсомола института направил несколько человек в райком комсомола Кировского района. Мы туда пришли втроем: я был со 2-го, один парень с 3-го и один с 4-го курса. Там шум, гам, тарарам, все бегают. Ничего не поймем. Подходит молодая особа, спрашивает: «Вы что здесь делаете?» — «Нас сюда прислали». — «Откуда вы?» — «Из МТИЛПа». — «Вы знаете, что Климентий Ефремович Ворошилов сказал насчет авиации?» — «Нет». Она объяснила, что Ворошилов сказал: «Кто силен в авиации, тот силен в наше время». «Значит, так, ребята, или вы идете в авиацию, или вы кладете комсомольский билет на стол». Что тогда значило «положить комсомольский билет на стол», сейчас тебе никто не объяснит, да ты и не поймешь. Мы дружно проголосовали за авиацию, хотя я о ней никакого понятия не имел.

Наш спецнабор Кировского аэроклуба отправили учиться в бывшую мечеть на Татарской улице. Там начальник 1-го отдела нас посадил писать запросы на курсантов. Мы ему говорим: «Нам бы посмотреть, почитать литературу по теории полетов, конструкции самолета. Ведь зачеты будут». — «Вы народ грамотный, я с вами перед зачетами побеседую. Вас посажу в группу, и после того, как всех опросят, будут спрашивать вас». Так он и сделал. Теореческую часть прошли молниеносно. Что такое гаргрот, лонжероны, элероны, я только в армии понял. Из Москвы аэроклуб вывезли в Тульскую область. Мы там даже летать не летали, только изучали материальную часть. В августе нам говорят: «Все, мы отсюда уезжаем в Стерлитамак». Товарняк, который нас вез, он или полз, или стоял, или шел огромное количество километров, не останавливаясь. Иногда схватит живот, и, чтобы оправиться, зад в дверь, ребята держат за руки… А иначе в вагоне… В теплушке нас было человек 120. Один на другом лежали. Поворачивались все одновременно. Начальство ехало покультурнее.

Приехали в Стерлитамак. Я родителям перед отъездом написал письмо, пишите, мол, туда до востребования. Мы приехали в конце дня, еще было светло, и целая группа бросилась на почту. На почте ни фига не оказалось. Мы к эшелону, а эшелон

уже начал движение. Мы за ним бегом… Привезли в Уфу. Там поместили нас в школу. Кормили гречкой с хлопковым, темным маслом. И началось недержание мочи — каждые полчаса в туалет бегали. Там я подружился с Александровым, хорошим парнем высокого роста. Он занимал третье место по Союзу в плавании на 20 км. Мы с ним ходили воровать помидоры, а осенью арбузы. Жрать-то было нечего. Как-то мы с ним после столовой пошли арбузы пожрать. Арбузы маленькие, сидим на бахче, едим. Слышим стук — сторож идет. И вдруг раздается крик: «Где они, сволочи?!» Прижались, сидим. Рядом со мной останавливается сторож. Делает шаг вперед и натыкается на мой зад. Он с испуга бросается на меня, я с испуга вскакиваю и мчусь в овраг. Александров за мной следом. Убежали. Да… А потом разобрались. Там проходила шоссейная дорога, машины ходили. Фары потушены, медленно идут. С них иногда удавалось что-нибудь скинуть. Тем и питались.

Потом нас перевели на аэродром на озеро Белое, за Уфой. Огромнейшее поле. На холмике ангар. Технический состав, дай бог им здоровья, если они еще живы (они все были старше), не знали, что такое отдых. Они только знали, что самолет должен летать. Вот там нас подготовили летать на У-2. Налетал я примерно двадцать часов. Жили мы в полуземлянке на эти самые 120 человек. При входе в нее стояла печка — двухсотлитровая бочка. Летали мы, если температура была не ниже 32 градусов, поскольку зимнего обмундирования не было и приходилось летать в демисезонной одежде. Я очень благодарен своей тетке, которая в свое время посоветовала мне обматывать ноги газетой, чтобы они не мерзли. Мне достались ботинки 44-го размера. Вот я ноги обматывал газетами — тепло. Там еще такой случай произошел. Я был в карауле, охранял ангар. Валенки, которые выдавались в этом случае, были мне малы, и я пятку потер. Она не заживает. А у врача, кроме йода, ничего нет. Так у меня, наверное, месяц гноилась эта рана. Вернулись в Уфу. За два месяца мы первый раз помылись в бане. В феврале 1942 года из Уфы нас перебросили под Куйбышев, станция Неприк, во второй запасной авиаполк Черноморского флота. Жили в лесу, в палатках. Флотские традиции! Как у них здорово все было сделано! Нарыв на ноге сразу зажил. По сравнению с тем, как нас кормили в Уфе, там кормили изумительно. Два бачка первого на стол, на десять человек, дневальный разливает черпаком, второе дают, третье дают. И начались теоретические занятия. Занятия, занятия. Начали мы летать на УТ-2. Весной к нам сначала самолеты прилетели, а потом прибыли курсанты Ейского военно-морского авиационного училища. Вдруг полеты прекратились,

почему, не знаю. Потом стал догадываться, в чем дело. И вот, весь наш спецнабор в три приема был передан в наземные войска. Ночью нас привезли в Тамбовское кавалерийское училище. Переночевали в землянке. Утром построили, вышел перед нами капитан, как потом оказалось, командир разведроты. Представился. Начал рассказывать, какие преимущества разведрота имеет. «Поспать в доме. Пожевать что-нибудь будет. Но имейте в виду, что надо ползать. Кто хочет — три шага вперед». Я, Александров, про которого я говорил, и еще один решили, что пойдем в разведроту. Вот так я стал разведчиком 21-й отдельной разведроты 33-й гвардейской стреловой дивизии 1-го гвардейского корпуса 2-й гвардейской армии. Ее вывели на пополнение после летних боев 1942 года. Учились до октября. Готовили нас там превосходно, действительно готовили к войне: как правильно совершить марш, как напасть на противника, стрельбе из различного оружия. А потом бросили под Сталинград. Причем мы не знали, куда едем. Только командир роты сказал: «Вот доезжаем до этого пункта, там железная дорогая разветвляется. Одна ветка идет на юг, а другая на запад. Если мы повернем на юг, то можете выбрасывать свое мужское хозяйство — там степь и сохранить жизнь невозможно». И мы повернули на юг под Сталинград. В этой разведроте я провоевал до конца апреля. Причем командир дивизии генерал-майор Бутвенко берег нас, как не знаю кого. Штабы полков охранялись автоматчиками. Он их отправлял на передовую, а разведроту давал прикрыть штаб. Нас как пехоту никогда не использовали.

— *Боевые эпизоды вспоминаются?*

— Тяжело вспоминать. Один раз мы были на командном пункте полка. Подошел наш броневик. Было принято решение провести разведку с помощью этого броневика. Командир роты сказал: «Колотухин, давай». Поехали командир броневика, механик-водитель, их разведчик и я. Разведчик на капоте, а я на заднем запасном колесе. В белом маскхалате, в белых брюках. Спустились в овраг, поднялись наверх и по дороге поехали к селу, которое следовало разведать.

Стояла прекрасная солнечная морозная погода. Едем, вдали показался населенный пункт. Командир оставил машину, говорит: «Давайте». Мы с этим разведчиком пошли вперед, а он развернул броневик. Не доходя до села, мы увидели немцев, вытягивающих застрявшую бронированную машину. Мы бегом назад. Когда мы туда ехали, я все думал: «Отлично — сзади сижу, броневик меня закрывает». А когда поехали обратно, то я оказался на запасном колесе белым пятном.

Это сейчас я со смехом рассказываю, а тогда, когда начали

вокруг пули свистеть… Скатились в овраг и наверх. За нами следом приехала немецкая машина, которая остановилась на другой стороне оврага. Что-то они там кричали. Поехали дальше на командный пункт, доложили, что в селе немцы. Командир роты мне говорит: «Иди в роту». Я пошел. По дороге меня — раз, заградотряд, а у меня никаких документов. Дезертир. Я говорю: «Я только оттуда, из разведки». Хорошо еще, у меня язык подвешен. Командир тут же позвонил в дивизию. Отпустили.

— *В разведку часто приходилось ходить?*

— Не часто. В роте было три взвода, если один взвод выполняет задание, два отдыхают. Как-то один взвод, выполняя разведку, вошел в населенный пункт. Немцы ушли, бросив машины типа «Виллиса». Там был бензин. Они давай от вшей спасаться. Намочили белье в бензине. А тут пришел приказ — взвод на разведку. Ты же не скажешь, что не пойдешь, потому что белье мокрое?! Они ушли. Мы их встретили, когда они возвращались с задания. Командир взвода лежал в телеге. У него все тело было обожжено бензином, который был с какими-то добавками.

— *Как кормили разведчиков?*

— С питанием в пехоте было плохо. Когда мы двигались от Сталинграда, нам дали задание перекрыть дорогу у населенного пункта. Десять дней мы сидели на сухом пайке. Кто-то догадался обменять белье на зерно. Тут же в бане его распарили и стали есть. Мог быть заворот кишок. Вечером следующего дня, когда пришла наша кухня, есть никто не мог — животы набиты. Тяжело было… Жили где придется. Тогда говорили так: «Где самое спокойное место? Под кроватью у хозяйки — никто не наступит».

— *Первый раз пленных когда захватили?*

— В конце октября или в первых числах ноября. Двух немцев и одного поляка. Мы заняли полевой стан — деревянный двухэтажный дом, в котором у них была мастерская. Эти трое — они не успели уйти, их окружили, они руки подняли, все. Немцев другим передали, а поляка дали мне, чтобы я его отвез в штаб армии. Он был почти нам ровесник. У него были фотографии своего дома, где у него были аккордеон и мотоцикл. Для нас это было что-то!

— *Как относились к немцам?*

— В принципе, нормально. Я не видел, чтобы над ними издевались. Во время боя там все, что хочешь, могло быть. Человек взвинчен. Здесь не до логики. А после боя — это уже другое дело.

— *Чем были вооружены?*

— Автомат ППШ с запасным диском, две «лимонки» и одна

противотанковая граната, нож, противогаз, маленькая лопатка. Одевались тепло — зимняя шапка, байковое белье, гимнастерка, телогрейка, ватные брюки, шинель, маскхалат, сапоги или валенки. На руках либо трехпалые перчатки, или теплые рукавицы. Каски не носили. В разведроте был радист и была радиостанция.

— *Транспорт в разведроте был?*

— «Полуторка» была с изумительным шофером. Он не отходил от машины, пока не приведет ее в рабочее состояние. Ну и конная тяга — где быка сопрем, где лошадь.

— *Взвода конной разведки у вас не было?*

— У нас нет. Я один только раз на кобыле без седла ехал. Еле добрался.

— *За линию фронта приходилось ходить?*

— Мне за «языком» не пришлось ходить. Участвовал только в разведке. Очень неприятное занятие. Ты не знаешь, где тебя поджидает опасность, а идти надо. Когда вдруг где-то рядом раздается «Хальт!»… Видал я ребят, которые кричали, что им море по колено, а когда дело доходило до выполнения задания, оказывались неизвестно где…

— *Как вы оцениваете уровень подготовки наших солдат?*

— Очень низкий. Ребят брали из деревни — и на фронт. Очень много было солдат из Средней Азии. Я так считаю, что им чихать было на эту войну. Взяли его из теплого климата, бросили в зиму, и он должен воевать непонятно за что. Сложно им было. Вот такой случай был. Холодно было. Лежит убитая лошадь, на ней сидит представитель Средней Азии. Над ним стоит медсестра, девочка, плачет: «Дяденька, нельзя это есть». А ему жрать-то надо…

Весной наша промышленность начала давать самолеты. Цена этому, видно, была очень большая. Потребовались летчики, а их нет. Начали по частям ездить так называемые «купцы», которые вынюхивали, где есть бывшие курсанты, летчики. Командование их скрывало всевозможными способами, потому что это были наиболее образованные, подготовленные кадры. Вот такой «купец» каким-то образом в штабе 33-й дивизии узнал, что в разведроте есть три типа. Нас вызвали в штаб дивизии. На счастье, командира роты на месте не оказалось. Нам дали предписание явиться в город Шахты в штаб 8-й воздушной армии. У меня был очень хороший немецкий трофейный нож. Старшина говорит: «Слушай, ты уходишь, отдай». — «Забирай». Мы вышли и пошли, но не по дороге, а по азимуту, поскольку опасались, что нас могут перехватить. Пришли в штаб. С нами побеседовали, дали предписание: «Красный Сулин, командир дивизии генерал

Кузнецов». Мы добрались до Красного Сулина, и никто не знает, где часть генерала Кузнецова. И в Военкомате были, и в милиции — не знают. Вдруг одна бабушка нам сказала: «Ребятки, вот там, на бугре что-то шумят самолеты». На бугре был парк, а за парком площадка. Стоит у разбитого здания «полуторка», радиостанция. У радиста спрашиваем: «Где генерал Кузнецов?» — «Не знаю. Вот там штаб стоит, там полковник Кузнецов». Оказалось, что мы ехали с бумагами из армии о присвоении полковнику Кузнецову звания генерала. Пришли. Выходит тот капитан, который нас в Шахтах принимал. «Значит, так, ребята, в столовую». Зашли мы в столовую. Столики на четверых. Стаканчики стоят. Салфеточка. Ложка, нож, вилка, четыре стула. Куда мы попали?! Правда, мы были хорошо одеты — нас уже переодели в летнюю форму. Подходят девочки с кокошничками: «Мальчики, что будете кушать на первое?» Когда разведроту вывели на отдых, старшина приходил и спрашивал: «Ну что, первое или второе будем делать?» Это значит пшенку, гуще или жиже. И хлеб из жженой пшеницы, от которого несло сивухой. А здесь спрашивают: «Что вы будете кушать?» Что-то буркнули, съели первое и встаем. «Куда вы, а второе?» И после второго поднялись уходить. Они вернули нас, говорят: «Вот компот и пирожное». В 60-м гвардейском полку, в который я попал, тоже отлично кормили. В дивизии было четыре полка: 60, 25, 77 и 71 — й полки. Была еще штрафная эскадрилья. В ней штрафниками были летчики, а штурмана были постоянного состава. Они чаще награждались, чем летчики, но им и давали самые сложные задания.

В то время, когда мы пришли, полк на боевые вылеты не летал. В нем была организована специальная тренировочная эскадрилья, в которой нас натаскивали. Летали днем и ночью. Провозили нас и в прожекторах. Когда пришел обратно в полк, я был уже готовым летчиком.

— Первый боевой вылет помните?

— Я ничего не понял. Первый вылет дали на линию фронта — очень мало по времени. Больше всего я боялся за то, как я сяду. Я не знал, что собой представляет штурман. Как его звали? Колесниченко Александр Григорьевич. Вчера мы с ним сидели за столом, вспоминали… Во втором, когда пошли на железнодорожную станцию, уже начал соображать.

— Сколько брали бомб?

— В основном подвешивали две сотни и пару 50-килограммовых бомб или шесть ОА-25. Штурман в кабину брал САБ. Подвешивать САБ под плоскость — это было преступление — туда бомбы надо вешать. Высота полета у нас была небольшая, а время задержки было побольше. Так он чеку вынимал, бомбу за

борт и в руке держал, как только ветрянка улетала, он отсчитывал несколько секунд и бросал ее. Она взрывалась прямо под самолетом. Один раз нас долбанули в районе Мелитополя. Дали задание пройти по дороге, посмотреть, нет ли скопления немецких танков. Летали, летали. Штурман говорит: «Спускайся ниже». Тут мы и попали в прожектора. Нам врезали. Элерон один отбили, стойки крыла побили. На счастье, остался целым бензобак. Кое-как пришли на свой аэродром, а он закрыт, потому что немцы барражируют над аэродромом. Сели на аэродром соседнего полка. Технари рейками от кассеты укрепили элерон. Осмотрели все и сказали: «Бак целый, двигатель целый, можно лететь». И мы еще два вылета сделали — надо летать.

— *Какой был распорядок дня?*

— Вечером перелетали на аэродром подскока. С него всю ночь работали. После вылета штурман шел к начальнику штаба или оперативного отдела, докладывал, что сделано и что видел. Летчика это не касалось. Я смотрел, как подвешивают бомбы. Это труд адский! Плоскость низко. Оружейник садится на корточки, бомбу на колени и вставляет ее.

Ночью кормили, приносили стакан какао или кофе, бутерброд. Как только начинается рассвет, быстренько от линии фронта на основной аэродром — и в столовую. В столовой законные 100 граммов. После этих 100 граммов завтрак идет за милую душу. Причем Сашка первое время не пил, а я не курил. Взамен нам давали или сахар, или шоколад. Бывало, когда задание выполнили, к линии фронта подходим, он мне сует шоколадку. В столовой треп идет страшнейший. Все рассказывают, у кого как было. Позавтракали, идем до обеда спим. В обед встали, не высыпались, потому что ночь летали (например, в августе 43-го было 28 летных ночей), идем в столовую, а потом на аэродром.

— *Летали примерно на какой высоте?*

— Обычно 1200–1500 метров. Самое больше 3000. Чтобы 3000 набрать, нужно время. Для этого взлетали, разворачивались на восток, набирали 1500 метров, разворачивались и шли к линии фронта с набором. Тогда к моменту выхода на цель у тебя будет эта высота.

— *Штурман был опытнее вас?*

— Они были больше подготовлены в вопросах использования карты, прицеливания. Причем прицела и не было почти. Только прорезь в крыле, а на борту прилеплены штырьки.

Под Херсоном нас сбили почти над линией фронта. Кое-как со снижением топали, топали, в конце концов упали на ровное поле, но ударились о бруствер рва, ограничивавшего это поле,

снесли шасси. Сашка разбил нос, и меня покалечило. Вылезли из самолета. «Где мы находимся?» Перезарядили пистолеты и очень аккуратно пошли. И вдруг раздается православный мат. «О, мы у своих!» Подошли к командиру части, когда выяснили, кто мы такие, говорят: «Идите в этот дом, там можно переспать». Пришли. Утром Сашка ушел в полк, а я только на третий день, поскольку сильно побился. Иду, едет «полуторка», останавливается. Оказался политработник из 33-й гвардейской стрелковой дивизии. Бог ты мой, родственник! Он завез меня в разведроту. Я там побыл пару минут и ушел — надо было доложить в полк. Кое-как добрался на аэродром. Буквально на следующий день нам с Сашкой дали задание отвезти одного техника к линии фронта на аэродром, где он должен был что-то ремонтировать. Прилетели, высадили. Сашка мне говорит: «Давай в твою роту залетим». Полетели в роту. Сели. А ребята в ночь притащили из-за Днепра «языка». Комдив поставил бочку водки. В роте почти никого знакомых не было — текучка. Мы выпили, конечно. Я Сашке говорю: «Ты поменьше пей, ты же ориентироваться будешь». Он мне говорит: «Ты поменьше жри, потому что тебе взлетать и садиться надо». Вырулил я в село, дома на большом расстоянии стоят, собрался взлетать. Сашка говорит: «Я сейчас посмотрю». А поперек дороги траншеи нарыты — я бы взлетел… Оттащили самолет. Взлетели. Надо было сесть там, где мы техника высадили, а оттуда с наступлением сумерек лететь на подскок. Летим вдоль дороги. Я Сашку спрашиваю: «Где аэродром — слева или справа?» — «Слева». Я говорю: «По-моему, справа». Сели нормально. Забрали техника и полетели на подскок. Вылетов первую часть ночи не было — ветер был очень сильный. Я лег спать на ящик со взрывателями, а Сашка на бомбы. Пришел начальник штаба, подполковник, хороший мужик, ставит задание, надо было лететь под Херсон. Саша стоит качается. Он как увидел: «Ложитесь, спите».

— *Сколько вылетов за ночь получалось?*

— До десятка, а иногда один вылет. Если на линию фронта, высоту набирать не надо, то 8–10 вылетов можно сделать.

— *Как был оборудован старт?*

— Для того чтобы выдержать направление на взлете, километрах в двух от старта на столбе зажигался цинк от патронов, набитый ветошью, залитой маслом. «Т» обозначалось тремя огнями. Мы садились с одного на два, а соседний полк с двух на один. И вот как-то утром их аэродром затянуло туманом, и они пришли к нам и стали садиться с попутным ветром. Ну, ничего, самолеты не поломали. Хотя скандал был большой.

— *Был ли фотоконтроль бомбометания?*

— Если очень важная цель, то прилетали и фотографировали. Кроме того, для контроля использовали агентурные данные. Вот, например, бомбили всю ночь железнодорожную станцию Мелитополь, а эшелоны прошли. Так нам не засчитали вылеты.

— Днем за линию фронта летали?

— Только в сложных метеоусловиях. Это единичные случаи. Мне два раза пришлось ходить днем на разведку.

— В чем летали?

— В холодное время на ногах унты и унтята. Меховой комбинезон. Воротник вдвое сложишь, и глаза только торчат. На руки дали изумительно красивые краги красной кожи, пятипалые. В них на танцы надо было ходить. Я в них не летал, а брал у техников шубинки из овчины с одним пальцем. Причем обязательно пришивали к ним веревку и через шею перекидывали, чтобы, не дай бог, не упали. На голове шлемофон, очки. Но мы, как правило, очками не пользовались. Считали, что это неудобно. Парашютов у нас не было.

— Как к вам относились летчики других видов авиации? Как вы себя чувствовали?

— Мы — нищая публика. Там воздушные бои, нагрузки, скорости. Они не считали нас за летчиков. Но начальство эксплуатировало по полной. Хотелось перейти в истребители или штурмовики — не отпускали.

— Как обстояло дело с награждениями?

— Вылеты делаешь, все нормально идет, будет и награждение. Как они там оценивали, я затрудняюсь сказать. Мне кажется, что, во-первых, задания наш экипаж всегда выполнял. Пару раз я садился на аэродром подскока, закрытый облачностью. Цели нам давали посложнее. Командование же смотрело, кого куда пускать. Наверное, поэтому орден Красного Знамени я получил первым из вновь прибывших.

— Про женский полк ночных бомбардировщиков во время войны знали?

— Да. Я видел, как они садились в Мелитополе. Все очень хорошо одеты, в кожаных регланах. Вежливые. Надо им отдать должное — нагрузка у них была большая.

— Командование полка летало?

— Да, но нечасто и недалеко.

— Ваш штурман умел пилотировать?

— Самолеты оставались с двойным управлением. На них только поставили ШКАС на шкворне. Там были три точки крепления, и вот он его перебрасывал. Я его научил пилотировать. Потому что были случаи, когда летчика ранят или убьют и штурман приводил самолет. Мы с ним очень дружно

жили. В соседней эскадрилье, бывало, доходило до драки, летчики и штурмана не могли что-то поделить, а мы нет. Процентов девяносто вылетов вместе сделали. Иногда его у меня брали, когда молодого летчика вводили в строй, а мне штурманов других давали, но это было очень редко.

— В полку жили поэскадрильно?

— Да. В столовую тоже поэскадрильно ходили.

— Танцы были?

— Ни разу не участвовал, не знаю. Танцы ночью должны быть, а мы заняты.

— Свободное время было?

— Если нет вылетов, проводили занятия. Ну какие занятия? Командир полка указания дал и говорит начальнику штаба Константину Васильевичу Лопатка: «Вы с ними займитесь, а я пошел». Ушел. Лопатка посмотрел: «Гога (полковой врач), вы займитесь, а я пошел». Гога говорит: «В прошлый раз мы разбирали вопрос твердого шанкра. Теперь поговорим о мягком». А ты знаешь, что в то время венерические заболевания приравнивались к дезертирству?! Отправляли в штрафные батальоны! У нас в полку не было. Я только один раз заболел чесоткой. Где я ее подцепил — не знаю, но дело дошло до того, что белье было в пятнах крови. Врач дал две жидкости. Соляную кислоту и гипосульфит, нейтрализующее. Нужно было соляной кислотой обработать кожу, а потом промыть гипосульфитом.

Это все шутки, конечно. Были и теоретические занятия по бомбометанию, штурманскому делу, метеорологии, тренировочные полеты. Свободное время редко было. Если полеты почему-то не состоялись, но могут состояться, сидим, травим баланду.

— Случаи трусости в полку были?

— Не могу сказать, но не все одинаково нагрузку воспринимали.

— Нелетная ночь, это хорошо или плохо?

— Это нормально, из ритма не выбивает. Я потом много летал. Привык вставать на рассвете, сейчас нет необходимости, все равно встаю. Внуки на меня обижаются, говорят: «Дед, ты не даешь поспать».

— Деньги платили?

— Зарплату и за вылеты. Их получали мои родители по аттестату. Сашке за вылеты тоже платили. Я когда перегонял самолет, он мне деньги дал, и я ему часы купил.

— Возникало ли у вас чувство страха? Когда?

— Естественно, возникало, хотя я бы назвал это нервным напряжением. Например, во время боя, когда на цель вышел и

начинается работа, при посадке.

В декабре 43-го меня из полка направили на переучивание в 10-й УТАП 8-й воздушной армии в Серпухов. Сначала хотели переучить на истребителя. Я даже вылетел на Як-7, а потом перевели на штурмовик Ил-2. Заканчивал я переучивание в Малых Вяземах, после чего меня оставили инструктором в этом УТАПе. Вот так война для меня на этом закончилась.

Рапопорт Борис Элевич, штурман 661-го АПНБ

Я родился в декабре 1922 года в селе Соболевка Винницкой области. В семье нас было 4 брата, старший Яков, 1919 года рождения, погиб в 1941 году в начале войны, в боях на Западной Украине, он был кадровым солдатом. Младший брат Михаил, 1927 года рождения. В войну был моряком Черноморского флота, плавал на эсминце. Еще один брат, Арон, 1931 года рождения. Мой отец, Эль Беркович Рапопорт, работал простым грузчиком, в начале войны ушел добровольцем на фронт и погиб в возрасте 42-х лет в боях под Сталинградом.

— Как вы пришли в авиацию?

— В 1940 году, незадолго до окончания школы, меня вызвали в райвоенкомат и предложили поступать в военное училище. На столе военкома лежал длинный список военных училищ на выбор, но в нем было только одно летное — Краснодарское училище штурманов (КУШ). Мечтой многих юношей моего поколения было желание стать летчиком, и я, не раздумывая, выбрал Краснодарское, ведь любимый лозунг моей юности: «Каждый комсомолец — на самолет». Получил направление и после вручения аттестата выехал в Краснодар. Надо было пройти два вступительных экзамена, математику и сочинение, и, конечно, две комиссии, медицинскую и мандатную. Мне повезло, я был зачислен курсантом. Училище было 2-годичного обучения. Два курса состояли из 4 потоков, по 400 курсантов в каждом потоке. В год производилось 2 выпуска. Командовал училищем комбриг Красовский, а командиром курсантской эскадрильи был Герой Советского Союза капитан Топаллер, получивший это высокое звание за финскую войну. Он снискал огромное уважение у всех курсантов.

— Насколько интенсивной была учеба?

— В декабре 1940 года наше училище перевели на одногодичный срок обучения, и поэтому появился уплотненный график занятий. В день 8 часов теоритических занятий, 3 часа самоподготовки. Кроме этого, спортивная подготовка, кроссы и так далее. Увольнительных или отпусков не было. В том же 1940 году вышел печально знаменитый приказ наркома обороны Тимошенко за номером № 0362, согласно которому курсанты выпускались по окончании училищ в звании сержантов, что обуславливало 4 года казарменного положения. Это был тяжелый удар по нашей извечной мечте приехать после выпуска в отпуск

домой этакими «щеголями-лейтенантами» и пофорсить в кожаном реглане перед девушками. Поскольку из нас готовили штурманов, на летную подготовку выделялось не так уж и много часов. Я помню всего лишь примерно 20 полетов по принципу «взлет-посадка». В бомбометании мало тренировались. Каждый курсант выполнил по 2 прыжка с парашютом. Кормили курсантов отменно, по летной норме. На столе, иногда, даже были пирожные и копченая колбаса. Один день в неделю объявлялся сухим. В этот день выдавались только консервы. Передвигались по территории училища только строевым шагом или бегом. Стрелковой общевойсковой подготовки фактически не было. Учебные полеты выполняли на самолетах По-2, Р-5. В составе отделения летали на бомбардировщиках ТБ-3, в сопровождении 2–3 инструкторов. В курсантском отделении было 27 человек. Мне не довелось услышать, что, кроме меня, кто-нибудь выжил. После войны я встретил только моего командира Топаллера. Большинство курсантов в моем взводе были украинцами, ведь наш поток в основном набирался на Украине, но, конечно, в нашем взводе было немало русских ребят и 2 еврея. Коллектив был очень сплоченный и дружный.

— Как вы встретили известие о начале войны?

— Из всего командирского состава только политрук эскадрильи открыто говорил, что скоро нас ждет война с Германией. Да и думали мы в основном об учебе, а не о возможном противнике. Хватало японцев на Дальнем Востоке. 22 июня наш курс в полном составе прибыл на Краснодарский стадион на училищные соревнования по бегу. Через несколько часов раздался приказ построиться, и начальник училища Красовский сообщил о начале войны. Никто из нас не верил, что война будет долгой и такой кровавой…

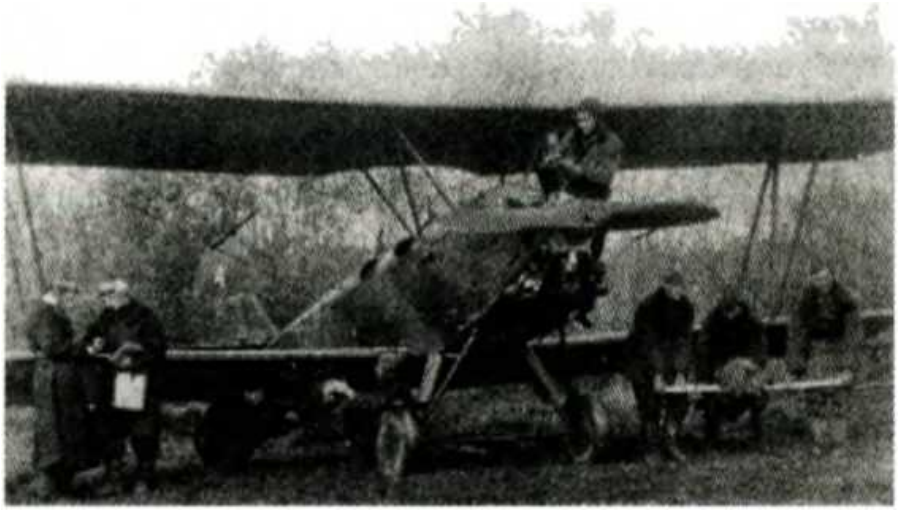
— Когда вы попали на фронт?

— 3 августа 1941 года нас выпустили в звании сержантов, сменили курсантские петлицы на авиационные, все отделение, 27 человек, было послано в Среднюю Азию на формирование бомбардировочных полков. Доехали до Ташкента, оттуда в Туркмению, в город Кызыл-Арват, в кадровый полк, летавший на самолетах СБ. Уже 30 августа 1941 года полк выполнил первый боевой вылет на бомбардировку города Сары, в Северном Иране. Да-да, в Иране, не удивляйтесь. Это одна из малоизвестных страниц войны. В августе 1941 года правительства СССР и Великобритании потребовали от шаха Ирана согласия на ввод войск на иранскую территорию, чтобы воспрепятствовать ожидаемой высадке немецких войск в этом регионе. Шах Мохамед Пехлеви ответил отказом, и несколько авиаполков получили

приказ на бомбардировку приграничных иранских городов. Когда мы выполняли второй вылет, уже в воздухе, была получена радиограмма с приказом сбросить бомбы в безлюдных районах и возвращаться на аэродромы. Шах принял ультиматум. Полк перебазировался в Иран. 10 дней мы жили в шахском дворце в городе Горган. В сентябре наш полк пополнился штурманами, призванными из запаса. Нас, 27 молодых сержантов-штурманов, отправили в город Фергана в училище первоначального обучения пилотов. Здесь были только самолеты По-2, собранные, как говорится, с миру по нитке — из летных училищ округа и аэроклубов. Шла подготовка к отправке на фронт трех полков легких ночных бомбардировщиков по 20 самолетов в каждом полку. К самолету крепили 8 подвесных балок для бомб, а также добавили пулеметную турель для штурманского места. Наш полк получил номер 661 лбап и уже через 2 месяца все было готово к отправке на фронт. В пульмановские вагоны помещали по два самолета с отдельно от них сложенными крыльями, плюс десять вагонов-теплушек для личного состава. 20 декабря мы выехали из Узбекистана. Эшелон шел через недавно освобожденное Подмосковье, из снега торчали конечности еще не захороненных наших погибших солдат. На многих такая картина подействовала удручающе. Уже 10 января 1942 года полк в составе авиации Северо-Западного фронта бомбил станцию Лычково. Это недалеко от города Старая Русса. Демянский плацдарм, кровавые бои за который шли непрерывно. Так началась моя фронтовая жизнь…

— *Расскажите о самолете По-2.*

— Самолет 1927 года выпуска. Размах крыльев 10 метров, длина фюзеляжа 8 метров. Бомбовая нагрузка, как правило, 300 килограммов. Брали ФАБ-100 или ФАБ-50. Нередко бомбили передний край немецкой обороны осколочными бомбами, массой от одного до десяти килограммов, загружавшихся в подвешенные под крылья кассеты. Пулемет ШКАС был только сзади, и огонь мог вести штурман. У пилота огневых средств не было. Запас патронов к пулемету был просто смешной — 300 патронов при скорострельности свыше тысячи выстрелов в минуту, но сбить из него можно было, например, только тихоходный биплан, «Хеншель-126».



Подвеска бомб на самолет По-2.

Но чтоб сбить истребитель? По крайней мере, в нашем полку таких случаев не припомню… Потолок без бомбовой нагрузки был 4000 метров. Бомбить начинали с высоты 2700 метров, часто использовали взрыватели АВ-1 с замедлением на 12–24 секунды для бомбежки с малых высот. Самолет был с двойным дублированным управлением, и если погибал пилот, то штурман мог продолжать полет в одиночку. Только в 1943 году стали поступать переговорные устройства Свердловского завода, позволявшие вести переговоры между летчиком и штурманом, но раций для связи с командным пунктом на земле не было. Максимальная продолжительность полета 4 часа, но в 1944 году стали устанавливать добавочный бензобак, что позволило находиться в воздухе до 6 часов. Летали со скоростью 120 км/час, максимальная дальность полета на задание за линию фронта — 130 километров. Летали на бензине Б-70, заливали 100 литров бензина в бак, находившийся впереди пилота. Расход горючего был примерно 25 литров на 100 километров полета. Взлетный разбег у По-2 был примерно 400 метров, пробег при посадке — 600 метров. Зимой самолеты ставили на лыжи, и это не влияло на полетные характеристики.

— Расскажите об особенностях ночных полетов, кто ставил боевые задачи?

— Мы никогда не летали строем, все летчики получали боевую задачу у комэска, но каждый шел к цели самостоятельно.

Здесь все зависело от штурмана. Много раз бомбили Псков, Порхов, Старую Руссу, Сольцы, но это крупные цели, и проложить маршрут не составляло особого труда для опытных штурманов. Когда приказывали бомбить линию немецкой обороны, то ориентировались по вспышкам орудий или по сигнальным ракетам. Поскольку почти весь 1942 год фронт стоял без движения, то дойти до линии фронта большинство пилотов могли без происшествий. Самое интересное, что у немцев приказ о светомаскировке соблюдался со всей строгостью до самого конца войны, переходишь линию фронта — нет ни единого огонька. Идешь домой с задания, и если видишь, что костры жгут в лесах в открытую или машина идет с включенными фарами, значит, точно, мы у своих. Как правило, взлетали на задание с началом сумерек, чтобы пересечь линию фронта уже в полной темноте. Первым заходом сбрасывали осветительную бомбу САБ, ее света хватало на 5 минут, и потом начинали заходить на цель. При взлете с аэродрома на какое-нибудь деревце метров за 600–700 вешали фонарь, и для нас это был единственный ориентир. Возвращаясь с задания, выходили на приводной прожектор, от которого легко было найти аэродром. Садились, также ориентируясь на свет одинокого фонаря в начале посадочной полосы. Штурмовые или истребительные полки всегда стояли отдельно от нас. Если бомбили ближние цели, то успевали сделать за ночь по 4–5 боевых вылетов. С весны 1942 года полк состоял из трех эскадрилий по 10 самолетов в каждой, как правило, на земле оставляли по самолету из каждой эскадрильи, так сказать, на всякий случай.

— Как велики были потери у ночников, летавших на По-2?

— Конечно, меньше, чем у штурмовиков или истребителей. В воспоминаниях маршала авиации Пстыго, есть фрагмент, рассказывающий, как в воздух поднялся на штурмовку полк Ил-2, больше тридцати самолетов, а вернулось только 2 экипажа… У нас было немного полегче. Каждую ночь мы теряли по одному-два самолета, и в среднем после месяца боев от полка ничего не оставалось, только горстка уцелевших пилотов. За войну полк потерял 3 состава летчиков и штурманов. И то нашему полку повезло, ведь все пилоты были опытными авиаторами, бывшими инструкторами летных училищ и аэроклубов. Из первых 60 человек, начавших войну в январе 1942 года, выжили 6 человек. Это командир полка Василий Сонин, летчики и штурманы — Овечкин, Чернов, Вергелис, Климченко и я. Хотя нет, простите, Сонин пришел к нам в середине 1942 года. Нашего первого комполка, героя Гражданской войны, арестовали в начале 1942 года особисты по неизвестной нам причине, после него

командовал полком Сухоребриков, но вскоре он принял под командование полк Ил-2. Из первого состава выжил еще штурман Изя Розенберг, потерявший ногу после ранения в апреле 1942 года. Остальные погибли или пропали без вести. Несколько человек выбыли по ранению в госпиталя и назад к нам не вернулись, их дальнейшая судьба мне неизвестна. После войны совет ветеранов полка долго их разыскивал, но безуспешно…

Я был три раза сбит, но, как говорится, Бог хранил. Потери у летчиков и штурманов были пропорциональны, но за войну я сменил 5 экипажей, летчик или погибал, или убывал по ранению… Вот такая печальная статистика. 70 % потерь мы несли от огня зенитной артиллерии, 25 % гибли при вынужденной посадке, примерно 5 % по причине отказа матчасти. На наше счастье, почти вся немецкая ночная истребительная авиация была задействована на Западном театре военных действий, иначе шансов выжить было бы поменьше.

Когда меня первый раз сбили, самолет упал на нейтральной полосе, из-за плотного огня с двух сторон нельзя было головы поднять, и я с пилотом, сержантом Игорем Марусом, сжимая в руках пистолеты, лежал в воронке, не ведая, кто прорвется к нам первыми, наша пехота или немцы. И довелось мне наблюдать с земли, как два немецких прожектора берут своими лучами в клещи По-2. Жуткая картина. Если от луча одного прожектора был шанс ускользнуть, то от двух лучей… без вариантов. Вот тогда впервые стало страшно. Да и немецкие зенитчики были профессионалы высокого класса. Ведь это не байка, что за каждый сбитый По-2, «Рус Фанер», немцы получали Железный крест. Но смерти я особо не боялся, просто был фаталистом. Знаете, приходит молодое пополнение в полк, кто-то успевал сделать пару вылетов и погибал, а другой до конца войны в самом пекле боев и даже не ранен. Садишься на свой аэродром после выполнения задания, в самолете 40 пробоин, а на нас ни царапины, вот такая рулетка. Если на высоте 2000 метров зенитный снаряд попадал в бензобак, то экипаж сгорал в воздухе, не успевая дотянуть до земли. А подобных «факелов» я насмотрелся. Давно уже подсчитали, что из призванных в действующую армию солдат моего, 1922, года рождения выжило 3 %. Все ребята из моего класса ушли на фронт, уцелело трое: Гриша Пейсахман — без руки, Арон Коган — без ноги и я. Из соседнего класса вернулся живым только мой друг Эммануил Дорфман, прошедший войну в партизанском отряде. Все они были удостоены боевых наград. Вот такая судьба у моего поколения…

— Были в вашем полку случаи трусости, отказа от заданий

или перелеты к немцам?

— Немцы всегда знали, какая часть стоит на каждом аэродроме, нас уже с февраля 1942 года регулярно бомбили Ю-87, сбросят бомбы, а на десерт ворох листовок с призывом перелетать к ним. Гарантировали сохранение не только жизни, но и офицерского звания вместе со статусом летчика, обещали, что любой перебежчик будет летать в Европе, и так далее и тому подобное. Читать эти листовки запрещалось под страхом трибунала, но когда комиссар заставлял нас собирать листовки по полю, так невольно все равно посмотришь на текст. Но в нашей дивизии случаев перелета к врагу не было, по крайней мере, я об этом не слышал. Трусов не помню. Говорю это честно. Помнится только один случай. Старший лейтенант Солошенко получил приказ на выполнение боевого вылета в дневное время, для нас это было равносильно самоубийству, сбивали нас днем моментально. Солошенко отказался взлететь, сразу «загремел» в трибунал, но ему заменили расстрел штрафным батальоном. Там он геройски показал себя в разведке, был прощен и возвращен в полк. Он довоевал до конца войны, правда, наградами его после этого случая обходили. Мне лично пришлось сделать полтора десятка боевых вылетов днем, в основном на разведку, до сих пор не пойму, как я уцелел… Если до середины 1943 года нас, ночников, при каждой возможности посылали бомбить, будь то передний край немцев или опорный пункт, то после нашлись все же в штабах умные головы, подсчитали, что полка не хватает и на месяц такой войны, и уже в 1944–1945 годах мы получали задания более осмысленные, работали по точечным целям, наши потери резко снизились. В апреле 1945 года полк потерял только 4 самолета, но самое страшное, что все погибшие экипажи состояли из ветеранов полка, воевавших уже не первый год. Погибли, не дожив до Победы несколько недель. А в начале… Летали всю войну без парашютов, устройство кабин пилота и штурмана не позволяло его взять с собой. А вот про штрафные эскадрильи на нашем фронте я не слышал, хотя сейчас появились публикации о подобных частях на Калининском и Сталинградском фронтах, упоминаются фамилии асов истребителей, такие как Федоров или Боровых, командовавших штрафникам-летчиками. Надо спросить очевидцев. Может, кто-то еще жив… Но всю войну я знал, что мне в плен попадать нельзя, расстреляли бы сразу, у меня полный набор, и еврей, и коммунист.

— Как засчитывались боевые вылеты, как определялся урон, нанесенный врагу?

— Боевым вылетом считался только вылет с пересечением

линии фронта. Учебные полеты или перегон самолетов с Казанского авиазавода давали только налет часов, который отмечался в летной книжке. Всю войну с нами вместе работал 72-й драп (дальний разведывательный авиационный полк). Разведчики вылетали утром и фотографировали, что мы там ночью натворили. Иногда подтверждение было визуальным. Кроме того, использовали данные агентурной и войсковой разведки. Несколько раз мы бомбили скопление танков противника, так здесь крайне трудно определить, сколько ты их сжег, и вообще, были ли прямые попадания. Штурманы, стреляя из пулемета, также достоверно не могли определить, убили немца на земле или нет. Тем более стрелять из пулемета можно было под определенным углом на отходе от цели. А неумелый стрелок мог засадить очередь и себе в хвостовое оперение или перебить тросики, натянутые по направлению к килю самолета. Но самое интересное, каждый штурман имел свой личный номер, и на стабилизаторах бомб этот номер выбивали керном. Так что, если кто по своим по ошибке отбомбился, того определяли быстро. Что происходило после, надеюсь, объяснять не надо. Самолет без пронумерованных бомб не имел права подниматься в воздух. Особисты за этим очень ревностно следили. В конце апреля 1945 года я вместе с летчиком Сашей Овечкиным совершил 15 вылетов на бомбардировку Берлина, в район рейхстага и Бранденбургских ворот. Немецкие самолеты уже почти не летали ни днем, ни ночью, прожектора нас не ловили. Стреляли только зенитные пушки. А 3-го мая вся наша 2-я авиаэскадрилья на грузовой машине из Кирхенгоффа поехала в Берлин. Остановились у Бранденбургских ворот и пошли к рейхстагу, кругом еще стоял плотный дым, много домов горело, и никто их не тушил. Несколько воронок от наших бомб Саша нашел возле стен рейхстага, но самая дорогая находка нас ждала внутри рейхстага, в зале заседаний. Дело в том, что стабилизатор бомбы после ее взрыва всегда падает в центр воронки. Овечкин нашел стабилизатор, на котором был выбит мой штурманский номер. Горжусь, что и мне довелось добивать врага в его логове. Но это, так сказать, лирическое отступление. К концу войны в полку было 5 штурманов, совершивших более 500 боевых вылетов, и несколько летчиков, совершивших 400–450 вылетов на боевые задания. А вообще достоверно и объективно подсчитать урон, нанесенный врагу, очень сложно.

— *Расскажите, как вы получили первый орден?*

— В феврале 1942 года после месяца фронтовой жизни командир полка вызвал пилота Игоря Маруса и меня и дал приказ, взять с собой 2 гондолы и механика Романа Пашука и

перелететь в деревню Молвотицы к западу от озера Селигер в распоряжение заместителя командующего Северо-Западным фронтом генерала Ксенофонтова для получения специального задания. Прикрепили гондолы вместо бомб, по 2 сигарообразных емкости размером 70 на 200 сантиметров, с люком в верхней передней части. Они предназначались для перевозки людей и грузов. После 2 часов полета, в обход Демянского плацдарма 16-й немецкой армии под командованием Клейста, приземлились в деревне, находившейся в шести километрах от линии фронта. Привезли нас к генералу, и он, не обращая внимания на наши юные лица и сержантские звания, сразу объяснил обстановку — 4 дня назад в район юго-восточнее Демянска был выброшен десант в количестве 2700 человек во главе с подполковником Тарасовым. Выброска была неудачной, десанту не удалось пробиться к Демянску, и уже два дня с десантниками нет связи. Только на третьем ночном вылете в Демянский лес мы увидели три слабых костра в лесном массиве и решили садиться. С высоты место для посадки выглядело как узкое и длинное белое пятно. Сели, развернули самолет для взлета. Я с пистолетом в руке стал двигаться в сторону замеченных костров. Нашел десантников, и меня привели к политруку по фамилии Катков, который принял командование над остатками десанта после тяжелого ранения подполковника Тарасова. Договорились о сигналах и порядке эвакуации раненых. Первыми рейсом вывезли Тарасова. Всего за десять дней спецзадания мы сделали 22 посадки в тылу врага и вывезли 40 раненых десантников и доставили боеприпасы и продукты окруженным. В предпоследнем вылете мы передали Каткову пакет с приказом на прорыв. Из окружения вышло 342 оставшихся в живых десантника, а через два месяца нам вручили ордена Боевого Красного Знамени. Эту неудачную операцию 204-й воздушно-десантной бригады военные историки нигде не упоминают… Кстати, эта история имеет свое продолжение. В 1968 году я с детьми отдыхал в Адлере, в санатории «Кудепста» Министерства обороны. Там же находилась тренировочная база ЦСКА и в это время проходил сбор хоккейной команды клуба армии. Как-то во время обеда за наш стол присел Анатолий Тарасов, знаменитый тренер сборной СССР и команды ЦСКА по хоккею. Разговорились, он спросил, чем я занимаюсь. Ответил, что я летчик, подполковник, штурман полка. Тарасов сказал, что очень уважает летчиков, которые в войну спасли его отца: вывезли раненого на самолете из немецкого тыла. Когда он услышал, что экипаж в составе Маруса и Рапопорта спас его отца и один человек из этого экипажа сидит перед ним, он встал, пожал мне руку. И с того дня началась наша крепкая дружба с

великим тренером и прекрасным человеком Анатолием Тарасовым. Орден Боевого Красного Знамени, который мы называли «Боевик», был заветной мечтой каждого летчика. Сколько пилотов погибло, так и не успев получить или заслужить этот орден… Вообще наградная тема в годы войны весьма сложная и специфическая.

— Какие еще награды вы заслужили в годы ВОВ?

— В конце 1942 года получил орден Красной Звезды, в 1943 году представляли пару раз на орден Отечественной войны, но судьба наградных листов неизвестна. Летом 1944 получил второй орден Красного Знамени, и уже в 1945 году орден Суворова 3-й степени. В годы войны существовала строгая система награждений в летных частях. Например, звание Героя Советского Союза в штурмовой авиации давали за 100 успешных боевых вылетов, на бомбардировщиках фронтовой авиации и в дальней авиации — за 200 вылетов, на ночных бомбардировщиках представляли к этому высокому званию за выполнение свыше 500 вылетов. У нас за первые 80 вылетов давали орден Красной Звезды, за последующие 50 — орден Красного Знамени, а если кто доживал до 300 вылетов, получал второй орден Красного Знамени. Орден Отечественной войны давали в основном за выполнение специальных заданий. Наградной лист заполнялся командованием полка, да еще требовалась подпись комиссара, а дальше в «высоких» штабах уже решали, кому чего дать, и, как правило, половина представлений или терялась или заменялась на награду более низкого уровня. Поймите, не за ордена воевали, а за Родину. Конечно, никто не хотел возвращаться домой, как говорится, с пустой грудью, но от простых пилотов мало что зависело.

Командир братского 72-го драп майор Завражный ходил с тремя медалями «За отвагу» на богатырской груди, правда, потом добавилось еще три ордена. Он был бесстрашный летчик, но всегда говорил начальству правду в лицо или просто посылал их подальше, когда получал приказы, заведомо обрекавшие его летчиков на бездарную, ничем не оправданную гибель. Он не боялся ни трибунала, ни черта лысого. Вот вместо орденов и давали ему редкую для летчиков медаль «За отвагу». Звание Героя уже он получил посмертно… Не было в этом вопросе полной справедливости, это точно… И таких примеров многие сотни. Хотя уже ничего не поправишь. Например, разбомбил мой экипаж мост через реку Ловать, по которому шло все снабжение окруженной Демянской группировки немцев. Я же не пойду к командиру полка подполковнику Сонину с возгласом: «Василий Николаевич, заполняй наградной лист». Это было просто

выполненное боевое задание. Тем более через день немцы этот мост восстановили, и все начиналось по новому кругу. Полк штурмовиков полег там полностью за неделю штурмовок этого проклятого моста… Еще раз повторяю, в бой шли не за орденами. В конце 1942 года представили группу летчиков нашего полка к высоким орденам. Меня в списке не было, хотя боевых успешных вылетов я имел на порядок больше, чем у пилотов, фигурировавших в наградном списке. В сердцах я сказал что-то типа «да пусть подавятся моим орденом…» При этом присутствовали четыре летчика. И уже утром вызывают меня в штаб полка, и командир с комиссаром начали «промывать мне мозги», мол, им лучше знать, кто достоин наград, а кто нет. Хорошо, что хоть антисоветскую пропаганду не пришили. С тех пор мне стало все равно, наградят или нет.

Меня три раза представляли к званию Героя. Первый раз послали представление осенью 1944 года, за выполнение 500 боевых вылетов, и это представление оставили без ответа. Через три месяца командир дивизии вновь заполнил наградной лист на звание Героя, вновь без реакции. В феврале 1945 года по указанию командира танковой армии генерала Рыбалко за выполнение специального задания и по совокупности боевых вылетов снова послали представление, и даже командир нашей воздушной армии Руденко лично позвонил и поздравил с присвоением. Как потом выяснилось, маршал Жуков не подписал представление и заменил Звезду Героя на орден Суворова. Причин этому я не знаю. Вместе с моим последним представлением к награждению был послан наградной материал на Героя еще на нашего летчика Образцова, так ему заменили на орден Ленина. Но, например, в соседнем полку воевал капитан Ерофеевский, цыган по национальности, хоть и записан был в документах русским, так ему дали звание Г ероя только после тысячи боевых вылетов!

Не думаю, что это связано с антисемитизмом. У нас в полку его не было, могу заявить с полной уверенностью. Когда смерть ходит с тобой каждый день в обнимку, мало кого интересует твоя национальность, важно, как ты воюешь. Нас в полку было 4 штурмана-еврея. Розенберг был ранен в апреле 1942 года, ему ампутировали ногу. Мой однокурсник по училищу Давид Гельфонд воевал геройски, был награжден орденом Ленина и Боевого Красного Знамени, летал в экипаже с грузином Георгием Омадзе, оба погибли при бомбежке фашистского аэродрома Гривочки, когда на бреющем полете восемью бомбами по 50 кг ночью разбомбили стоянку 30 немецких самолетов. Их самолет уже после войны нашли на дне озера Вершинское и останки

похоронили в городе Порхове. Еще один еврей, 19-летний Миша Кацва, летал в экипаже с моим близким другом татарином Шакиром Фахрутдиновым и тоже погиб. Приходило в полк еще несколько пилотов-евреев, но они вскоре погибли, и к концу войны среди летчиков полка я остался единственный еврей. Только в моей эскадрилье сражались вместе русские, украинцы, белорус, казах, грузин, двое татар. На национальной почве никаких конфликтов не было. Мне лично в войну никто не смел сказать, что евреи отсиживаются в Ташкенте. Штурман дивизии был боевой летчик Шмульман по прозвищу Вася Шум, да и уже упомянутый мною майор Завражный был наполовину одесский еврей, фамилия его матери была Гивентмахер. Комиссар полка был еврей, но не летал, не имея летной подготовки, так он особо не лез командовать, и к нему претензий не было. К теме о политруках давайте вернемся позже.

— Как пополнялся ваш полк?

— Пополнение летчиков шло непрерывно в ходе боев. Это были пилоты из разных авиационных училищ, закончившие, как правило, годичный курс первичного обучения. Летчики-штурманы были в основном из Чкаловского училища. В каждой воздушной армии было как минимум по одной дивизии ночных бомбардировщиков. В 6-й ВА на СЗФ насчитывалось 150 самолетов По-2, на заключительном этапе войны, когда мы были в 16 ВА, уже насчитывалось в ее составе 250 ночных бомбардировщиков. Штабы направляли заявки на пополнение. Но могу сказать точно, что к нам не списывали проштрафившихся летчиков из других частей или ограниченно годных после ранений. Новичков вводили в бой постепенно, составляли смешанные экипажи, где пилот или штурман имели боевой опыт, и после 20 вылетов ребята из пополнения шли на задание самостоятельно. Если у новичка были проблемы с пилотированием, его посылали на 3-месячные курсы в 9-й зап — запасной авиаполк, стоявший в городе Вышний Волочок. А там и медведя научат летать. Та же система была и в случае прибытия на фронт нового полка, уже сформированного в тылу. Полк садился на наш аэродром, экипажи смешивались, и в течение 2 месяцев новички набирались опыта непосредственно в бою.

— Скажите, ночники завидовали боевой славе летчиков-истребителей, штурмовиков, не стремились перейти, например, в штурмовую авиацию?

— На войне каждый делал свою работу и у каждого были свои задачи. Видя наше самопожертвование, никто не позволял относиться к ночникам с пренебрежением. Послушайте, для большинства летчиков было заветной мечтой попасть на фронт, и

неважно, на По-2 или на Пе-2. Мало кто сейчас вспоминает, что тысячи и тысячи пилотов просидели всю войну в тылу, забрасывая начальство рапортами с просьбой направить на фронт, и так и не получили возможность сразиться с фашистским врагом в бою. Запасные полки, учебные, перегоночные, авиаторы, служившие на Дальнем Востоке… Или примеры пострашнее… Кто опишет сейчас историю, как в 1942 году несколько тысяч летчиков и курсантов летных училищ были брошены как простая пехота под Сталинград? А сколько курсантов уже перед выпуском из летного училища было передано в воздушно-десантные бригады и сгинуло без вести в трагических десантах первого периода войны? Зачем далеко ходить за примерами… Младший курс нашего училища КУШ был выпущен стрелками-бомбардирами, направлен в лыжные батальоны нашего СЗФ управлять аэросанями. Когда мы их встретили, то отказывались верить своим глазам. Летчики-штурманы готовились к атаке через озеро Ильмень в лоб на немецкие позиции. Белые маскхалаты… Винтовки СВТ… Все полегли… По тонкому льду пошли в атаку, немцы из орудий этот лед разбили позади атакующих, а дальше… Горькая судьба. Так что главное было для любого патриота попасть на фронт и хоть одного фашиста убить. А на какой самолет и на какой фронт, это командование решало. Я и на По-2 не одну сотню немцев на тот свет отправил.

— Были ли какие-то ритуалы у летчиков перед полетами, как насчет примет и суеверий?

— Самолета с номером 13 в полку не было. Вместо номера на фюзеляже нарисовали чайку… Нельзя было бриться перед полетом, иначе не вернешься. В карман комбинезона в нашем полку было принято положить кусок черного хлеба. На аэродром надо было идти пешком, если кто-то предлагал подвезти на машине до самолета, сразу отказывались. Считалось, что если ногами дойдешь, то и вернешься на своих ногах. Летали с документами и орденами. Плохая примета — лететь на задание со стажером. Их, стажеров, присылали в полк на месяц из тыловых училищ набираться фронтового опыта, так многие из них погибали в первых своих вылетах. По возвращении с задания свертывали самокрутку и обязательно курили и только потом шли с докладом в землянку к командиру. Были какие-то амулеты, разные предметы — обереги, но в открытую никто на шее крестов не носил и молитв не читал. Летишь на задание, ночка лунная, и видишь с высоты, как весь маршрут усыпан обломками наших и немецких самолетов, почти из каждого озерца, а их на Валдае великое множество, торчал хвост сбитого Ил-2. Здесь судьба распоряжалась нашими жизнями, амулеты не помогали. А

вообще, летчики и полковые разведчики самый суеверный народ в армии.

— В различной мемуарной литературе пишут, что ночные бомбардировщики совершали за ночь до 10 вылетов. Так ли это было на самом деле?

— У нас в полку максимум успевали сделать 5 ночных вылетов. Зимой, как только начинало темнеть, поднимались в воздух, подлетаем к передовой — уже темно. Надо учитывать подлетное время к цели, а также время между вылетами, когда механики, оружейники и прибористы вновь готовят машину к бою. Нет, 10 вылетов за ночь — это перебор. Летом вообще успевали сделать 1–2 вылета, начинали полеты в 10 часов вечера. Наш фронт не двигался с места почти два года, у немцев оборона на открытой местности была сплошная, так что если уже рассветает, а ты еще над немецкой территорией, то сразу из многих стволов долбят по тебе, попробуй дотяни до своих. Летных ночей было в среднем 15 в месяц.

— Как был налажен быт летчиков, как кормили и одевали?

— Кормили по так называемой 5-й норме, на переформировках или в резерве — по 7-й норме. 5-я норма гарантировала каждый день мясо, жиры и т. д., так что летному составу можно завидовать в этом аспекте. Был еще бортпаек, шоколад и галеты. Своей кухни у нас не было, ответственным за питание являлся бао (батальон аэродромного обслуживания). С обмундированием перебоев не было. Заботились о «сталинских соколах». Баня в среднем 2 раза в месяц, были оборудованы специальные палатки. Кинопередвижка приезжала редко, о концертных фронтовых бригадах мы узнали ближе к концу войны. Если вам такие условия кажутся излишне «нежными», то просто напомню, что до конца 1943-го, по статистике, летчик погибал в среднем через 2 месяца после прибытия на фронт. Весной 1942 года к нам в полк приезжал знаменитый писатель Константин Симонов, и мне, в то время комсоргу полка, довелось с ним лично побеседовать. Военторга у нас не было, во всяком случае, я не припомню. Спали после вылетов обычно с 9 часов утра до часу дня, утром на завтрак давали 100 граммов водки или стакан вина, ноя свои «наркомовские» отдавал пилоту. Давали пачку табаку, 100 граммов на 4 дня, папирос не было. Зарплата лейтенанта в авиации, если я не ошибаюсь, была 1600 рублей, да еще доплачивали 10 % за каждый боевой вылет, но наличных денег мы не видели. В 1943 году я перевел все деньги в Фонд Обороны на покупку самолета По-2, об этом написали во фронтовой газете, но в наш полк этот самолет не прибыл. Деньги нам нужны были только в тылу, на переформировках, купить

водки и хлеба в довесок к голодной тыловой норме. О судьбе родных я тогда ничего не знал, и высылать денежный аттестат было некому. В эскадрильи был баян, свободными вечерами собирались и пели под игру нашего летчика Оськина, погибшего уже в 1945 году. Это был замечательный человек и прекрасный поэт… Играли в шахматы, шашки. Картежников заядлых у нас не было, да и это не приветствовалось, но в преферанс — «святое дело» — играли на отдыхе… Даже на переформировках в части была дисциплина, никто особо не куролесил. Не было у нас, как говорится, «фронтовой вольницы». На СЗФ стояли в лесах, жили в землянках, подготовленных солдатами БАО. На эскадрилью — 2 землянки, правда, командир Ляпунов и комиссар эскадрильи Иванов имели отдельную землянку. После гибели Ляпунова командиром назначили Сашу Овечкина, бывшего инструктора Ленинградского аэроклуба, так он жил всегда с нами в общей землянке. Контактов с местным населением не было, от передовой на 50 километров отселили все местное население, создав закрытую зону отчуждения, это уже потом, на Украине, в Польше, стояли в населенных пунктах, так там наобщались.

— Женщины были в полку?

— Больше 2 лет воевала в нашем полку отважная летчица Нина Федорова, погибшая 17 января 1945 года. Остальные девушки были оружейницы. Но грязи или пошлости в отношениях с нашими девчатами не было. Да и ППЖ по принуждению тоже не припомню.

— Расскажите о техническом составе полка, о штабистах. Как к ним относились боевые летчики?

— Технический состав нашего полка был сформирован из кадровых специалистов, служивших до войны в частях, дислоцированных в Средней Азии. Это были настоящие труженики войны, делавших свою тяжелую работу без сна и отдыха. Назвать их «тыловыми крысами» язык не повернется. Они гибли при бомбежках, или например, наш механик Фесан подорвался при подвеске бомб к самолету. По поводу штабной челяди могу сказать, что если в пехоте адъютант, или начхим, или агитатор полка в трудную минуту посылались в передовую траншею заменять убитых командиров, то в авиации это были наземные должности. Но кто-то должен был и эти должности занимать. Наш особист за время войны никого «под монастырь» не подвел в моей эскадрилье, и на том спасибо. Всего в полку, кроме летного состава, было примерно 200 человек наземной обслуги. Да в БАО человек 250. У каждого своя война и своя доля. По поводу комиссаров. Летом 1942 года перед боевым вылетом подошел наш комиссар эскадрильи капитан Иванов и говорит:

«Сержант, пиши заявление в партию, ты достоин». Я написал: «Хочу идти в бой коммунистом». Уже в 1943 году на должности политработников эскадрильного уровня выдвигали только боевых летчиков. Командование знало, что пилоты недолюбливают эту «партийную бражку», тут воевать некому, а они речи толкают да газетки вслух нам почитывают. Но если быть объективным, большинство из наземного персонала рвались в бой. Вот вам пример. Окружена немецкая группировка в районе города Радом. Погода нелетная, и уже утром вместо команды «Отбой полетам» все экипажи собирают в штабе полка и вызывают добровольцев на «важное политическое задание», сбросить на немцев листовки с призывом сдаваться в плен. Идет мокрый снег, у немцев зениток в Радоме до сотни, да и лететь надо на бреющем, чтобы сбросить листовки точно на цель. Поднимается наш замполит Виноградов и заявляет, что речь идет о политическом задании и полетит он вместе с командиром полка Сониным. Ушли они в небо, и через пару часов самолет весь в пробоинах вернулся на аэродром. Кто мог назвать после этого случая нашего комиссара трусом? От политруков я хлебнул горя в 1950 году, в разгар компании по борьбе с космополитами, когда меня исключили из партии и из Военно-воздушной академии. Но об этом поговорим в другой раз.

— Как вы относились к пленным, к гражданскому немецкому населению?

— Первых пленных немцев мы увидели в конце января 1942 года, но желания достать пистолет и расстрелять их не было. В сентябре 1944 года стояли в Польше, активных полетов не было, и комполка разрешил мне вместе с летчиком Черновым слетать домой. До Винницы было относительно недалеко. Долетели до моей родной Соболевки, а местечка нет. Из трехсот домов уцелело четыре. Люди жили в землянках. Там я застал маму с младшим братом, вернувшихся из эвакуации. Узнал, что отец погиб в боях на Волге, да еще рассказали, как убили моего брата Якова. Летом 1941 года большинство солдат его кадрового полка попало в окружение, кончились патроны, и немцы просто, без боя, всех пленили. Выстроили пленных, начали вызывать из строя евреев, командиров. Тех, кто вышел, сразу расстреляли. Брата выдал его односельчанин, служивший в том же полку, и Якова убили. Рядом с местечком была братская могила с 392 расстрелянными евреями из Соболевки, женщины, дети, старики. Вернулся в полк, и тут нас повезли в недавно освобожденный от немцев концлагерь Хелм показать следы фашистских зверств. После всего увиденного я к немцам никаких сантиментов больше не испытывал. Хотя не одобрял случаи, когда немцев грабили или их женщин насиловали, а подобные эксцессы в конце войны были

нередкими. Пехота старалась. Что было, то было. После Победы появились жестокие приказы, направленные на восстановление дисциплины и борьбу с мародерами, да и немцы нам по ночам в спину не стреляли. Поскольку в полку я знал немецкий язык лучше других, то по просьбе командира, скажем так, был внештатным переводчиком. А по поводу «трофейной лихорадки», кто помоложе, искали в брошенных немецких домах только выпивку и еду, ну а семейные отправляли разрешенные посылки, в основном с одеждой. Я из Германии послал только одну посылку с сахаром и костюмом для младшего брата.

— Сейчас много пишут, как штабные офицеры совершали 2–3 вылета в составе экипажей, чтобы оформить на себя наградной лист на орден. В вашей части были такие, назовем их мягко, «неуставные» вылеты?

— Так называемой «вывозки начальства за орденами» у нас не было. Даже комдив полковник Абанин сам лично летал на бомбардировку, пока не погиб. Наш полк не использовался для корректировки артиллерийского огня. Для полетов к партизанам была отдельная эскадрилья в нашей 6-й ВА, сформированная из летчиков ГВФ. Слышал, что весной 1944 года на По-2 доставляли горючее для танковых армий на Украине, поскольку из-за весенней распутицы машины не могли пройти. Но опять же, другой полк этим занимался. Но есть на моей памяти несколько вылетов, когда бомбить летели не по направлению к немецкой передовой, а в наш тыл. Летом 1944 года боевики польской Армии Крайовой вырезали в городе Минск-Мазовецкий наш госпиталь, убив 200 раненых и весь персонал. После нападения поляки укрылись в лесу, войска по охране тыла фронта не могли их «выкурить» оттуда. Вот нас и привлекли к войсковой операции, бомбить этот злополучный лес. А вообще, куда прикажут, туда и летишь. Приказ в армии выполняется, а личные эмоции по этому поводу трибунал не интересуют, — была такая поговорка. Ну еще было 5 вылетов в качестве стрелка-радиста на Ил-2. Наши «горе-командиры», решили улучшить эффективность бомбометания, пересадив штурманов на Ил-2. После 5-го вылета мы объяснили комдиву, что, сидя в кабине стрелка, спиной к цели, ничем в этой затее помочь не можем, и нас вернули в родной полк.

— Больше двух лет ваш полк воевал на СЗФ. Привлекали вашу часть для участия, скажем, в боевых операциях на Калининском фронте, на Ржевском направлении?

— Ржевская «мясорубка» нас миновала. Но в операции по деблокированию попавшей в окружение 2-й ударной армии наш полк участвовал. Летали на Любань, на Волховском фронте каждый примерно сделал по 15–20 вылетов. Речь идет об армии,

которой командовал предатель Власов. Трагическая судьба солдат этой армии известна всем. По поводу потерь наших войск на СЗФ, то в 1942 году безвозвратные потери фронта составили 400 000 тысяч человек. В феврале 1942 года возвращаемся из немецкого тыла с бомбежки, смотрю на землю и не могу ничего понять. Час тому назад летели над заснеженным полем, а сейчас это поле все черное. Потом рассказали, что бригада морской пехоты в полном составе полегла, а сплошное черное пятно — да это они в бушлатах в атаку. Человек на войне «расходный материал»… Когда нас пехота выручила с нейтральной полосы после первого, скажем так, «сбития», мы, попав на наш передний край, увидев, как живет и воюет простой солдат-пехотинец, были потрясены! Батальон лежит на болоте, окопов нет, кругом топь, в землянке комбата вода по колено. Из еды только черные сухари и селедочные головы. Курева не было даже у командиров. Да и смерть каждую минуту к себе прижимает. На следующий день нас переправили в штаб артиллерийского полка, в двух километрах от передовой. А там такая же картина. Дозвонились до полка, сообщили, что живы, и, не смейтесь, попросили прислать жратвы. Через день У-2 из нашего полка сбросил 2 мешка летных пайков, которые мы сразу же раздали всем бойцам, кто был рядом. Люди плакали, держа в руках плитку концентрата… Мое мнение, что памятники надо ставить не полководцам — простому рядовому пехоты. Вот кто войну выиграл! Скоро мое поколение уйдет, и мне лично очень важно, чтобы правнуки помнили о тех миллионах людей, отдавших свою жизнь за Родину. Поверьте, без патетики и пафоса, хочу сказать, что своими жизнями мы обязаны тем, чьи кости лежат в земле от Москвы до Берлина, тем, кто погиб в боях.

Волков Анатолий Иванович, летчик 387-го и 620-го АПНБ

Я родился в 1920 году в Казахстане. Школу окончил с отличием. В дипломе была запись: «Имеет право поступить без экзаменов в высшее учебное заведение». Но я ушел в авиацию. Годы были трудные, семья большая. За мной еще шли 3 девочки. Отец работал агрономом. Что он зарабатывал?! Я так подумал, что чем на шею садиться, надо получить специальность, помочь поднять семью, а потом уже поступать в институт. Вот такие планы были.

Я поступил в Тамбовское летное училище ГВФ в 1938 году. Зимой прошли теорию, а летом 1939-го вылетели на У-2. На второй год освоили Р-5 и СБ. В ноябре 1940 года я окончил училище. Когда нас выпустили, нам дали бумаги, что материалы на присвоение воинских званий направлены в 8-й отдел НКО. Такая бумажка у нас существовала, но званий нам не присвоили.

У нас были две мужских эскадрильи, наша первая, набора 1938-го года, заканчивала на СБ, а вторая — на Р-5, и была еще женская эскадрилья, переведенная из Батайска к нам. Они закончили на У-2.

В это время по всей стране стали организовывать отдельные учебные эскадрильи на У-2. В каждой эскадрилье два отряда по Юлетчиков-инструкторов. Вот в такую эскадрилью в городе Канск, что в 300 километрах восточнее Красноярска, я и попал. В городе было училище летнабов ВВС и был полевой аэродром, на котором они летали на Р-5 в основном по маршрутам. И мы там же пристроились. Курсантов, 17–18-летних мальчишек, начали набирать из тайги. Некоторые даже автомобиля еще не видели, не то что самолет. Три месяца проходили с ними теорию, а в мае 1941-го начали летать. В течение трех месяцев шла летная практика. У каждого инструктора по 6 курсантов. Группы небольшие, и налет у каждого курсанта получался около часа за летный день. Где-то вылетов 35–40 курсант сделает — можно выпускать самостоятельно, особенно если хорошо «схватил» посадку — самый сложный элемент. А в посадке в чем сложность? Надо при подходе к земле скользить по ней взглядом, не прыгать с предмета на предмет, а именно скользить. Тогда легко определить, ты на одном или на двух метрах от земли. Вот когда видишь, что он «схватил землю», направление держит хорошо, крены не допускает, до приземления плавно доводит рули высоты до посадочного положения на высоте 20–30 сантиметров от

земли, не «козлит» особо. Уже готовишь его к выпуску. Сначала с ним слетает командир звена, потом командир отряда, а тот уже разрешает самостоятельный полет. И вот за три месяца мы их выпустили с самостоятельным налетом часов по 15. А там уже вторая смена проходит теорию. В общем, запустили конвейер.

— Инструктор в какой кабине?

— Обязательно в задней. Курсант в пилотской кабине.

День начала войны я не помню. Все же мы далеко находились. Конечно, было тревожно — города сдаем, людей на фронт призывают. У нас все спокойно, как летали, так и продолжаем летать, надо готовить кадры. Я написал рапорт с просьбой отправить на фронт — отказали: «Надо учить. Они пойдут, а потом вы за ними». Потом еще раз — то же самое.

Постепенно стали нищать, ввели карточки, цены на рынке выросли — чувствовалось, как страна потребляет ресурсы, направляет все на войну. Вот эта система социализма, колхозная система позволяла мобилизовать все ресурсы. Помню, в декабре 1944-го на Ил-2 прилетели в Бухарест. Зашли в город — у них нет войны! Все ходят в шляпах, все упитанные, магазины всем забиты. В ноябре 1944-го наш рубль шел за 100 лей. Литр смирновской водки стоил 80 рублей! А в Харькове 500 рублей стоила бутылка самогона! Вот что такое капитализм. А ведь они воевали.

В конце 1941 года, уже началась война, мы перелетели на запад в Богатол. Там мы выпустили вторую и третью группы курсантов. Всего я подготовил 18 человек.

В 1942 году меня назначили командиром звена. Однажды поручили перегнать два самолета в Иркутск на ремонт. Я летел с техником, а второй самолет пилотировал инструктор, который должен был вот-вот уйти на фронт. Из Богатола долетели до Красноярска, заправились. Потом в Канске сели на военный аэродром. Техника оставили наблюдать за самолетом, а сами пошли в город к знакомым, договорившись через час встретиться. Возвращаемся. Он немножко подвыпивший. Я говорю: «Коля, ты в состоянии лететь?» Он хохотнул: «Да ерунда». Пришли на аэродром. Техник мне говорит: «На твоем самолете на 15 литров бензина больше, чем у него». — «Ничего, мы долетим до Тайшета. 10–15 литров бензина еще останется». Коля говорит: «Нет, надо выровнять». А как выровнять? Не вычерпывать же. Меня провожала моя будущая жена, а тогда 17-летняя девушка. Мы с ней сели в самолет. Сделал круг и сел. Вместо нее сел техник. Спрашиваю: «Полетим? А то, может, заночуем здесь?» — «Да что!» Взлетели, набрали высоту. Вижу, он летит слева ниже. Потом чувствую, техник меня по плечу бьет и вниз показывает, а Коля крутит пилотаж над городом. Я развернулся и вижу, как он задел

шасси крышу одного дома и уткнулся в следующий. Потом выяснилось, что он даже поясными ремнями не был пристегнут. Вот какая небрежность! Его из кабины при ударе выкинуло и головой о фундамент дома. И все. Я сел на аэродром, дал телеграмму. Меня отстранили от полетов, отдали под суд. Суд дал мне два года условно…

А тут приказ 227… Я еще не числился военным. Меня направляют в военкомат. А из военкомата, с приговором и предписанием, на поезде я поехал в Омск в запасную бригаду. Какую же чушь сейчас порют про штрафные роты… Уму непостижимо!.. Короче говоря, в Омске формировалась наша 152-я армейская штрафная рота. Там нас тренировали окопы копать, с автоматом, по-пластунски, вперед в атаку «За Родину!», «За Сталина!» Винтовки были, но стреляли мало. Кто был в этой роте? Было два курсанта авиационного училища, ушедших в самоволку. Старшина какой-то роты, утащивший домой кормить детей две буханки хлеба. Медсестра из санбата, которая лекарство домой утащила. Да, женщины были. Они были медсестрами. С одной я дружил. И очень много было ребят, которые освобождались из тюрем. Бандитов не было — воры, хулиганы. Они кучковались вместе. В роте было шесть взводов примерно по 50–60 человек. Всего нас было 320 человек. Командиры — командир роты, его заместитель, два замполита, пропагандист, командиры взводов — все не штрафники. Я держался ближе с командиром взвода, с более старшими. Один из уголовников на меня набросился с какой-то железкой: «Ты там не сексотишь?» — «Брось чушь городить. Ну-ка убери ее, а то врежу». Они поняли, что я не поддаюсь, и больше не беспокоили.

По прибытии на фронт мы были вооружены автоматами. Были у нас ротные минометы, ДП.

Заправка самолета.

Мы прибыли эшелоном на Брянский фронт в конце мая 1943 года. Выгрузились в районе Белева. Ночью нас маршем перебросили в расположение какой-то дивизии, державшей оборону между Белевом и Волховом. В лесу, где размещались штабы, мы провели день и еще одну ночь. От него в сторону немцев простиралось широкое поле и примерно в шестистах метрах протекала речушка, приток Оки, по пологому берегу которой были отрыты наши окопы. Немецкий берег речушки был обрывистый. За речушкой на пригорке была деревня, занятая немцами. Нам в полдень дают задание выйти к речке, взять эту деревню. Зачем?! Днем! Можно же было ночью вывести роту под берег, а с рассветом пойти в атаку. Нас 300 человек — мы бы их смели. Мы отошли метров на 400, когда немцы открыли минометный огонь, отсекая нас от леса, а потом взяли роту в вилку и начали ее косить. Из-под огня надо уходить, а народ нестреляный, растерялся — упал и лежит. Командир пока их поднимет, бегая по цепи, его уже убьют. Моя знакомая, медсестра из Москвы, начала бегать, помощь оказывать. Она абсолютно не обращала внимания на разрывы мин. Пока наблюдал, видел, что она все время бегала от одного к другому. Уже потом я ее не видел. Наверное, была или ранена, или убита. Мы с командиром взвода ротных минометов скатились в маленький овражек. Своих

подтянули — и бегом вперед. Добежали до реки и под обрывистый берег спрятались. Постепенно там скопились все, кто уцелел — человек шестьдесят. Ждем дальнейших указаний. Одного посыльного послали — не вернулся, второго — не вернулся. Рассредоточились, подкопались под обрыв. Мы вдвоем с командиром стоим у обрыва. Прилетает наша мина и бьет в ста метрах, в стороне, прямо по речке. Видно, решили, что тут немцы накапливаются. Летит вторая мина и разрывается за лейтенантом. Сноп осколков пошел прямо на него и в сторону. Взрывной волной меня сбросило в воду. По лицу кровь течет — осколочек рассек ухо и кожу на голове… Я выбрался на нашу сторону. По мне немцы стали стрелять. Я метнулся обратно под защиту берега. От моего лейтенанта остался один сапог с ногой и пилотка. А я как раз свою потерял. Надел его пилотку. Все! Командира нет, указаний нет. На себя никто руководство этой группой не берет. Сидим, ждем. Все-таки потом прибыло указание, всем, кто есть на берегу, возвращаться. В сумерках поползли назад по трупам. Одного раненого знакомого парня я на себе вытащил. Ему осколок в живот угодил. В итоге на второй день из этой роты нас осталось примерно семьдесят человек. А командиров нет. И вот ведь — в этот день немец стал уходить сам. Мы видели, когда они уходили из деревни, что никакой техники у них не было. Видимо, была только минометная батарея, уничтожившая нашу роту. Остатки ее вместе с дивизией пошли в наступление, перешли речку. Вижу, узбек лежит с ручным пулеметом, стреляет по немцам метров на тысячу, а пули идут высоко. Я говорю: «Смотри, как у тебя прицел стоит». Лег, установил ему прицел.

Немец ушел. В итоге на третий день, когда мы вернулись обратно в лесок, нас, тех, кто мог на ногах стоять, осталось двадцать четыре человека. Приехал корпусной трибунал, три человека. Со всех нас сняли судимости. Вызывали по одному, спрашивали, какая воинская специальность. С собой из документов мне удалось взять пилотское свидетельство и летную книжку. Все же у меня уже было более 800 часов налета. Пока я в речке плавал, документы подмокли, но я им их показал, и меня направили в воздушную армию.

Приезжаю в штаб воздушной армии. Подхожу к дежурному подполковнику. Показываю ему направление от трибунала. Тот говорит: «Что?! Штрафник?! Тебя обратно надо в пехоту!» Думаю: «Мать честная, неужели будет от ворот поворот». Дежурный с моими документами пошел докладывать. Часа через полтора вышел кадровик, сказал, что, член военного совета и командующий, посмотрев бумаги, заявили: «Какая пехота?! У нас

летчиков не хватает! А это готовый летчик — с таким налетом его за десять дней на любой тип переучить можно! Немедленно отправить в УТАП!» Выдали предписание, в котором было написано: «Проверить и отправить в боевую часть», и я поехал в Бенкендорф-Сосновку под Тамбовом, где находился учебно-тренировочный полк армии. Я туда прибыл в обмотках. Нахожу штаб. Меня направили к командиру эскадрильи, он посмотрел, говорит: «Ладно, ты пару дней почитай литературу об У-2». — «Да я все помню!» — «Ну вспомни инструкции. Главное, иди к старшине, чтобы тебя переобмундировали. И чтобы к самолету в обмотках не приходил! Только в сапогах пущу тебя в самолет». Мне дали сапоги. Перерыв у меня был месяцев восемь, но с таким налетом, как у меня, особенно ничего не забудешь. За два дня я прошел дневную программу полетов, сходили по маршруту, в зону на пилотаж, потом ночью полетали. Практика слепых полетов у меня уже была — в эскадрилье мы сами тренировались летать под колпаком. Все. На этом обучение закончилось.

Меня отправляют на Брянский фронт. Приезжаю в 387 полк, а им командует бывший начальник моего Тамбовского училища полковник Наконечный. Дней десять я осваивал на земле с руководителем полетов, как подводят и сажают самолеты ночью. Самое сложное для этой авиации — посадка. Из ориентиров только два костра — плошки с промсленной ветошью. У одной надо посадить самолет, а другая, метрах в трехстах, помогает направление держать.

Потом мне дали несколько провозных ночью. Главное — перед каждым взлетом альтиметр точно выставить на ноль. Давление же меняется, и он может чуть-чуть ошибиться, а ты разобьешь самолет. В тренировочных полетах круг делали на 200–300 метров, в пределах видимости «посадочных огней». После четвертого разворота начинаешь в переднюю плошку целиться так, чтобы она над капотом стояла. Все время следишь за высотой. Скорость держишь в пределах 90–100 километров в час. Если летишь нормально, не перелетаешь ее, то капот ее не закрывает. Руководитель полетов стоит у посадочной плошки с фонариком. Если фонарик ровно горит — хорошо идешь, если моргает — значит, недотягиваешь, подтяни немножко. Обычно идешь с недотягом, чтобы на газу идти. Причем когда подходишь, высота 30 метров, начинаешь скорость убавлять, переводишь на 80 (легкое парашютирование), но все время на газу — ни в коем случае на малый газ не переводишь двигатель. И вот так чувствуешь, как плошка подходит, смотришь — десять метров осталось, пять, а дальше ты уже подтягиваешь ручку, парашютируешь, подщупываешь землю… Ее не видишь, смотришь

только на плошку. Убрал газ, плюхнулся. Бывало, даже с метра падали, но ничего не случалось, и дальше покатился.

Боевые вылеты выполнялись следующим образом. Аэродром базирования был километрах в 30–50 от линии фронта. В сумерках перелетали на аэродром подскока. Иногда, если основной аэродром был недалеко от передовой, летали прямо с него. Подвешивали нам 200 килограммов бомб. В основном брали 50-килограммовые фугасные. КС возили, это ампулы с горючей жидкостью, так у нас один летчик страшно обгорел. На взлете у него двигатель отказал. Он впереди себя залез в кустарник и КС стали гореть. У штурмана был сзади ШКАС, больше штурман в кабину ничего не брал — ни бомб, ни листовок. Летали без парашютов.

Я сделал 66 боевых вылетов. Шесть на Брянском фронте, потом полк вывели в тыл получать самолеты, а затем 60 на Первом Украинском фронте. По линии фронта я никогда не работал. Всегда уходили за линию фронта, в ближние немецкие тылы. Работали по площадям. Точечных ударов не было — не видно ничего. Линию фронта проходишь, там пожары, красные болванки летят туда-сюда. Ушел за линию фронта — сплошная темень. Если луна светит, то рельсы блестят, реку видно, лес темный на фоне снега очень хорошо видно. А в темную, безлунную ночь… зимой еще ничего, а летом — вообще кругом чернота сплошная, и только отдельные огоньки. А что это за огоньки, кто его знает. Указывают лесной массив, где воздушная разведка засекла скопление войск и техники, идем туда, кидаем на этот массив бомбы, а куда они попадут, черт его знает. САБов мы не возили. Штурман ведет самолет по курсу и расчету времени. Его задача была вывести на цель и сбросить бомбы. Он же высоту задает, предположим, 800–1200 метров. Выше не летали — расход топлива большой и при облачности ниже 400 метров не летали. Приходим на цель, штурман говорит: «Я сбрасываю бомбы». И все. Сбросил, и полетели домой. Дивизия трехполковая, полки по линии фронта расположены примерно в 50 километрах друг от друга. Посередине стоит мигалка, не прожектор, а именно мигалка — мощная электрическая лампа, которая мигает азбукой Морзе две буквы — положим, буква «А» — точка и тире. И буква «Т» — два тире. Как вышел на мигалку, от нее берешь курс на площадку и засекаешь время, поскольку знаешь точно, сколько от мигалки до нее. Каждый полк на эту мигалку выходит на своей высоте, с эшелонированием по 100 метров, чтобы не столкнуться. От мигалки я начинаю планировать с таким расчетом, чтобы подойти к плошкам на высоте сто метров. Эти плошки видны примерно с 3–4

километров. И вот уже здесь начинаешь делать маневр, искать землю, идти точно к первой плошке, держа вторую в створе. Садились всегда правее огня.

Первый боевой вылет, как я уже говорил, я совершил на Брянском фронте. Мы бомбили какую-то станцию. Мне дали штурмана, который не только уже имел порядка 400 вылетов, но и мог пилотировать самолет. Как потом выяснилось, ему было приказано, в случае, если я поведу самолет в тыл к немцам, меня пристрелить, а самолет привести на свой аэродром. Вот так! Поначалу не доверяли. В октябре 1943 года личный состав 387-го полка отправили в Алатырь на доформирование. Меня назначили командиром звена, присвоили звание «лейтенант». Получили самолеты, и в январе 1944-го полк полетел на фронт. На фронте полк фактически был расформирован, а летный состав с самолетами пошел на пополнение уже имевшихся полков. Вот так я попал в 620-й полк. Он был сформирован в Балановском училище. В полку было два типа самолетов — одна эскадрилья Р-5 и две эскадрильи на У-2. В 1942 году они летали с прожектором. Самолет подходит, руководитель полетов дает команду прожектору положить луч. И по лучу садились. Но однажды пришел немецкий бомбардировщик и шуранул серию бомб. Полк целую эскадрилью сразу потерял. С тех пор прожектора убрали, освоили этот новый метод по двум плошкам.

Дали опытного штурмана звена, имевшего тоже порядка 400 вылетов, Колю Кошелева, и мы включились в работу по уничтожению Корсунь-Шевченковской группировки. Летали бомбить хорошо защищенный аэродром Калиновка около Винницы. И вот приходим на цель. Забегали прожектора… А мы, как правило, набираем высоту побольше, а потом мотор задроссилируем и идем, чтобы звука мотора не было слышно. Один раз прожектор нас схватил. Я моментально ослеп. Коля мне в наш матюгальник кричит: «Закрой глаза, уткнись в кабину, и ничего не делай! Брось управление! Сиди, жди, пока не скажу открыть глаза! Надо минуту, другую подождать. А как самолет будет лететь, что будет с ним, мы сейчас не в состоянии ничего изменить». И мы повалились черт знает как. В какой-то момент он говорит: «Открой глаза и собирай шарики и стрелки, как тебя учили. Выводи самолет в горизонтальный полет». Я вижу скорость, высоту, «Пионер». Все это собрал. Вираж влево и быстрее к себе. Мы таким падением выскочили из луча. Если бы второй схватил — все, уже они не выпустят. Или тебя добьют, или все же успеешь не схватить снаряд и удрать от них.

Как-то за одну ночь мне удалось выполнить одиннадцать вылетов. Был период распутицы, и мы летали с пойменного луга

— там дерновина плотная. С вечера на тросах с откоса туда спускали самолеты, а утром затаскивал обратно. Аэродром был всего километрах в пятнадцати от линии фронта. В ту ночь дул сильный западный ветер километров 50 в час — только взлетел, не долетая линии фронта, у тебя уже высота 800–1000 метров. За линию фронта зашли (цель была недалеко), бросили бомбы. Убирал газ и на малом газу долетаешь до мигалки — путевая скорость километров 150 в час. От мигалки до аэродрома… А еще и боковой ветер, снос большой и сажать тяжело. Только сел, не успели перекурить. Техники кричат: «Бак заправлен, бомбы подвешены». Опять взлетаешь, опять то же самое, и вот за ночь 11 вылетов! Это шестая часть того, что я за 3 месяца сделал! А где-то в конце марта приказ: «полку погрузиться в эшелон, самолеты оставить в дивизии, и в Харьков». Когда приехали в Харьков, наш полк переформировали в 620-й шап. За две недели переучили на Ил-2, и стали мы гонять штурмовики из Харькова, куда их пригонял другой полк, на фронт. Летали в основном по маршруту Харьков — Кировоград — Тирасполь или Бердичев. Если на Польшу лететь, то Бердичев, а если в Румынию — Тирасполь. За нами все время Ли-2 ходил. Сдали самолеты. Сели в Ли-2 и обратно в Харьков. И опять погнали самолеты.

Больше боевых вылетов я не делал. Ну, а за 66 вылетов меня наградили двумя орденами Красной Звезды.

— *Какой была окраска самолетов?*

— Зеленые. Никакого камуфляжа не наносили — ночью зачем он нужен?!

— *Линию фронта на какой высоте проходили?*

— Над линией фронта, как правило, «эрликонов» не было и никто по нам не стрелял. Где-то метров 600 набираешь, если не хватает, где-то чуть-чуть задержишься. На цель выходили на 800–1200 метров. Вот на аэродром когда ходили, там набирали 1500 тысячи и на малом газу шли со снижением, чтобы шума мотора не было слышно с земли. Двигатель, конечно, не выключали, а то потом не запустишь. У меня был такой случай в Богатоле. Мороз под 30 градусов, и мы с курсантом решили немножко схулиганить, опуститься пониже. Задросселировал двигатель и, пока планировал, — подзастудил его. Стал газы давать, а он не забирает. Еле расшуровал его, даже запаниковал, стал смотреть, где мне тут приземлиться в случае чего. Так что выключить его можно только вынужденно.

— *Контроль бомбометания был?*

— Никакого.

— *Потери в полку были?*

— Боевых потерь за то время, что я был в полку, не было.

Была вынужденная посадка ночью. Федя Куликов летал на Р-5, и они с штурманом сели ночью в тылу у немцев. Их крестьяне переодели, и они месяц добирались обратно в полк. Вернулись и опять стали летать.

— *Сколько обычно было вылетов за ночь?*

— По-разному. От двух до пяти. Все зависит от расстояния до цели, погоды, ветра. Правда, дальше пятидесяти километров за линию фронта мне летать не приходилось.

— *С истребителями противника приходилось сталкиваться?*

— Нет. Был такой случай. Мы перебазировались из-под Белой Церкви дальше на запад, а там остался один техник — что-то он ремонтировал. Рано утром меня послали на У-2 забрать его и привезти на новый аэродром. Я лечу, тихое утро, только рассвело. Недолетая аэродрома километров пять, я вдруг вижу справа «мессер». Летчик на меня посмотрел и пошел дальше. Почему он меня не тронул? А ведь сбить меня было легко — я его, черта, не видел. Вот такой был разгильдяй!

— *Дневные боевые вылеты у вас были?*

— Нет. Только спецзадания, вроде того, что я только что рассказал.

— *Как был организован быт летчиков?*

— Площадки искали поближе к деревне, в которой и жили по хатам. В феврале, помню, я заболел, простудился. Хозяйка положила меня на печь: «Грейся, сынок». Поила меня разными отварами. Ночь была нелетная — низкая облачность, туман. Приходит ко мне летчик моего звена Жулин. Сам слегка навеселе и мне приносит самогона. Налил стакан: «Командир, на! Полечись». Выпил. Он говорит: «Пойду к Машке». У нас в полку были девушки-оружейницы, которые пулеметы чистили, ленты набивали патронами, взрыватель заворачивали — делал и легкую работу, а парни вешали бомбы. Этот Жулин шел по огородам, на него напала собака, он вытащил пистолет и, выстрелив в воздух, прогнал ее. После этого пистолет засунул в карман шинели. Зашел в квартиру, где Машка жила. Хозяйка говорит: «Она ушла к подруге». — «Ладно, сейчас покурю и пойду спать». Вытащил пистолет, взял за ствол и рукояткой ударил по столу, видно, с досады, что не застал. Пистолет выстрелил. Пуля попала в печень. Он один раз вздохнул — и все. Когда я поступал после войны в академию, на мандатной комиссии спросили: «А за что вы получили десять суток домашнего ареста на фронте?» Я стал соображать. Мать честная! Вспомнил, да, был приказ по дивизии, мне десять суток командир дивизии дал за то, что у меня застрелился летчик в звене. Но, видимо, это формально было — летать-то надо. Так что жили в основном нормально. Кормили

хорошо.

После полетов шли на завтрак: сто граммов и спать. Бывало, спать приходилось на аэродроме подскока. Там ничего нет, даже кроватей. Комбинезон меховой, унты, солому подстелил, воротник закинул, лег и спишь. Ничего — спали, да так крепко, что ой-ей-ей!

А дальше зимой дни короткие — подготовка (разборы, происшествия, политзанятия, изучение приказов), а дальше длинная ночь. Я же почти все вылеты сделал зимой. Еще, помню, на фронте мы изучали новый гимн: «Нас вырастил Сталин на верность народу, на труд и на подвиги нас вдохновил…» Ходили строем и его пели.

— *Между вылетами ночью только штурман шел отчитываться за вылет, а летчик обычно спал в кабине?*

— Никто никуда не ходил. Тут вешают бомбы, мы уходим в сторону на перекур. Не успеешь покурить — уже кричат: «Самолет заправлен, бомбы подвешены, можно взлетать». Все отчеты писали потом, за ночь. Если за каждый вылет писать отчеты, надо целую канцелярию держать.

— *При интенсивных вылетах штурман брал управление на себя?*

— Нет. Продолжительность полета по запасу бензина — это полтора часа. Тут и усталости нет.

— *А был ли мандраж перед боевым вылетом?*

— Нет. Не ощущалось. Работа, боевая работа.

— *Батальон аэродромного обслуживания у вас был?*

— А как же, в каждом полку был. Обслуживал он нас хорошо — ни с боеприпасами, ни с горючим проблем не было, этого хватало.

— *Насколько У-2 живучий?*

— Достаточно живучий, гореть там особо нечему. Надо сказать, что я дырок не привозил. Вот над Львовщиной, когда перегоняли Ил-2, нас обстреливали даже после войны. Приходилось привозить дырки.

— *Командир полка летал?*

— При мне ни разу, заместители и комиссар летали в хорошую погоду и недалеко.

— *Какое у вас было отношение к немцам?*

— К врагу, какой бы он ни был национальности, отношение одно — уничтожить, выгнать с нашей земли. Другого отношения быть не может! Но когда он попал в плен, уже обезоружен, — пусть живет. Его не надо трогать. В Харькове мы стояли на аэродроме Основа, рядом с которым был лагерь немецких военнопленных. Идешь по дороге, смотришь, а там наши

надзиратели, сволочи, немцев заставляют на корточках прыгать по земле. Ну за что его так мучить?! Они обессиленные, худые, тощие. Они пленные! В штрафной, когда мы немцев погнали, то в одном селе поляки в плен сдавались, прямо выходили из блиндажей: «Я по ляк! По ляк! Немец насильно забрал в армию, не стреляйте нас». Этих поляков мы разоружили, отправили. Рядом с хатой лежал и стонал раненый немец, молодой мальчишка. Решили, что надо оказать ему помощь. А тут подходит комиссар: «Что?! Немец?! Что ему, санитара вызывать?!» Достает пистолет. Солдат этот пришел в сознание, понял, что его расстреливают. Тот стреляет ему в голову. Вскрикнул — и все… Что это за отношение? Мое мнение — врага надо уничтожать, если он не сдается, а если он уже ранен — не трогай, дай ему выжить. Конечно, показать я этого не мог. Меня бы тогда рядом с этим немцем бы и положили. В душе я так подумал: «Сукин сын, что же ты делаешь?! Показываешь, что ты такой прям вояка! Надо в атаку идти вместе с нами, а не пленных добивать в тылу!»

— *У вас были суеверия, приметы, предчувствия?*

— Нет. Мать у меня была очень набожная, малограмотная. Она после войны говорит: «Я за тебя все время свечки ставила, сынок, бог помог тебе выжить». — «Я там летаю, не видел я там бога». Обиделась.

— *Что писали с фронта?*

— Жив, здоров, работаем. Когда был в штрафной, вообще никому не писал — состояние было тяжелое, а когда освободился, то написал, что попал в такой-то полк на таком-то направлении.

— *После У-2 переучивание на Ил-2 как давалось?*

— С таким опытом, как у меня, просто. Я сам вывозил свое звено на спарке, а потом выпускал самостоятельно. Ил-2 тяжеловат, у него шасси на боковой удар слабоваты были, а так очень надежный самолет.

— *Как встретили Победу?*

— Гнали самолеты в Ченстохов и сели в Бердичеве. Заночевали. Утром рано пошла стрельба, крики: «Война окончилась! Война окончилась!» Мы повыскакивали, постреляли. Что делать?! Надо готовиться к вылету. Командир полка сразу на КП поехал докладывать и получать указания, как действовать дальше. Кдесяти часам приезжает командир полка и дает отбой полетам. Значит, надо организовывать День Победы. Отправили делегацию в город. Нашли кафе, договорились, но у них была только закуска, а за горилкой нас отправили к бердичевским властям. Там была торговая часть, с ними надо балакать. Пошел туда замком-эска Федя Куликов. У него на груди два «боевика», три «отечки» и орден Александра Невского. Он часто летал на

особые задания. Когда шла Корсунь-Шевченковская операция и установилась распутица, он Р-5 днем возил топливо в баках и канистрах передовым частям. За это командующий дал ему орден Александра Невского. Такому герою сложно было отказать — выписали две четверти горилки. Получалось что-то по стакану на человека. Не много, но они обещали еще дать. Дело шло к обеду, и вдруг команда лететь дальше. Забежали в столовую, нам говорят: «Хлопчики, мы знаем про вашу беду. Закуска не пропадет, ее скушают, а с горилкой решайте, как быть». Мне в чехол кабины положили одну четверть, и еще кому-то вторую. Прилетели на аэродром Грудок Ягильенский и там уже вечером выпили — не пропала.

Лакатош Владимир Павлович, Герой Советского Союза, штурман 392-го АПНБ

В авиации с 15 лет. Именно в этом возрасте я поступил в Запорожский аэроклуб. Прошли теорию, тренировочные полеты с инструктором, а потом вылетели самостоятельно. Надо сказать, что обучение мне давалось легко. Через год его окончил и поехал на Качу в истребительное училище. Там медицинская комиссия меня забраковала. Пришлось вернуться домой. В военкомате мне предложили поехать в создающуюся в Павловграде школу стрелков-бомбардиров. Поступил в нее в октябре 1940 года. Там же встретил войну, вместе с ней эвакуировался в Челябинск. Летали на Р-5 и несколько вылетов сделали на ТБ-3. Только в 1943 году нас выпустили. Попал в Алатырь, где формировался авиационный полк. Полком командовал майор Илларионов, хороший, грамотный командир. Замполитом был майор Щербаков. Да и весь полк был дружным. Я был назначен штурманом звена, а заодно, пока не было соответствующего политработника, и комсоргом полка. Сначала, конечно, расстроился, что попал на По-2, но постепенно это прошло. В сентябре вместе с полком перелетел на фронт. Первые вылеты делали под Харьковом. Там случилось несчастье. На По-2 подвешивали 300 килограммов бомб, и в том числе САБы. Когда вкручивали взрыватели, оружейник открутил ветрянку на пол-оборота. Потом техник самолета, чтобы ветрянка хорошо слетала, тоже на пол-оборотика ее отвернул, потом инженер полка… и ветрянка слетела. Через несколько секунд сработал САБ, и десять самолетов сгорело. Вот так мы начинали…

Первый боевой вылет я делал на аэродром Основа у города Змеевка под Харьковом. Огонь с земли был сильный. Молодые были, глупые, устроили развлечение — успеем или не успеем уклониться от снаряда. Направляли самолет на зенитки. Идет снаряд, мы даем резкий крен и меняем курс. Отходим, и опять… Страха вообще не было. Ну, что нам по 20–21 год было…

В первую ночь сделали три вылета. Количество вылетов зависело от того, на каком удалении от фронта расположен аэродром. Обычно работали с аэродрома подскока. Если он в десяти-двенадцати километрах от линии фронта и цель недалеко, то успевали сделать шесть вылетов. Точность бомбометания? Однажды на конференции мы поспорили с летчиком Янгуразовым. Он что-то был не уверен, что можно хорошо

бомбить с этого самолета. Конечно, из прицельных приспособлений был только штырь да прорезь в крыле. Тем не менее мы договорились, что в ближайшую лунную ночь вместе пойдем на цель. После нее я должен оставить себе две бомбы. Между Новоукраинкой и Кировоградом стоял какой-то одинокий дом, возле которого всегда было много немецких машин. Вот этими двумя бомбами я должен был попасть в него или рядом с ним. После того как отбомбились по цели, пошли. Зашли на этот дом с ходу, я прицелился, сбросил бомбу, и это здание развалилась у нас на глазах! Если бы я знал теорию вероятности, то не рискнул бы спорить, а так как в Академии я еще не учился, то взял и попал. Вторую бомбу сбросил над линией фронта на артиллерийскую позицию. Домой прилетел, и еще месяц ходил, задрав нос — выиграл спор.

— С какой высоты производили бомбометание?

— Обычно 800–1000 метров. Только при бомбежке Будапешта мы с бомбами набрали 2700 метров. Никогда газ перед выходом на цель не убирали. Только один раз, когда ходили бомбить Пятихатку, и там оказался истребитель. Мы ушли от него в облака, которые были недалеко, а потом зашли с тыла, убрали обороты мотора и на планировании сбросили бомбы на станцию, располагавшуюся в центре города. Больше этим приемом мы не пользовались.

— Кто у вас был летчиком?

— Сначала Шишканов Алексей (он потом взял фамилию матери — Нагорный), в будущем автор сценария фильма «Государственная граница». Много летал с Виктором Антоновичем Заевским и Леонидом Мироновичем Гутиным. Кроме этого, в качестве разведчиков-охотников летал с Сережей Корнеевым. Мы как наиболее подготовленные летали в такую погоду, в которую авиация вообще не летает, — на высоте 80–100 метров, в пургу, туман. Во время Корсунь-Шевченковской полетели с Сережей на разведку. Высота у нас была порядка 60 метров. Сморим — дорога полностью заполнена машинами и танками. Я насчитал около 900 машин. Когда мы возвращались, я сбросил САБы и стал стрелять из пулемета. Хорошо было видно, как они со своих машин прыгали в кювет. Но мы тоже были на виду, потому что высота небольшая, а пламя из патрубков хорошо видно. Они по нам открыли огонь. Привезли пробоин. Ну, тут техники быстренько — перкаль, эмалит, и заплатка готова.

Под Корсунь-Шевченковским был вылет, о котором потом в воспоминаниях писали многие, в том числе и маршал Конев:

«Запомнился эпизод ночной бомбардировки врага,

имевший место позже, в ночь на 17 февраля. Мне доложили, что в районе Шандеровки наблюдается большое скопление машин и танков, а также движение пехоты. Требовалось срочно сбросить на скопление гитлеровцев осветительные и зажигательные бомбы, тем самым выгнать врага в открытое поле и бить артиллерией.

Я понимал, что выполнение задачи ночью, в метель, когда ветер сбивает с ног человека, будет, конечно, сопряжено с риском. В разговоре по телефону командующий 5-й воздушной армией генерал-лейтенант Горюнов объяснил мне трудности полетов при такой погоде. Я предложил ему обратиться к летчикам и выявить добровольцев вылететь на выполнение этого боевого задания. На этот призыв 18 экипажей самолетов 392-го авиационного полка 312-й авиационной дивизии доложили о готовности немедленно вылететь на бомбежку.

Первым поднялся в воздух самолет капитана В. А. Заевского и штурмана младшего лейтенанта В. П. Лакатоша. Они удачно сбросили зажигательные бомбы по району скопления боевой техники и живой силы врага. Загорелись машины и повозки. Так же удачно произвели бомбометание и остальные экипажи.

Используя очаги пожаров в качестве ориентиров, по врагу ударила наша артиллерия.

Вылететь ночью, в пургу и при сильном ветре на такой легкой машине, как По-2, — немалый подвиг. В. Заевскому и В. Лакатошу было присвоено звание Героя Советского Союза».

(Конев И. С. Записки командующего фронтом. — М.: Наука, 1972.)

По-2 готов к вылету на сброс грузов.

Вот как это было. Я болел. Лежал с температурой в доме, в котором мы жили. Экипажи дежурили на КП. Погода была нелетная — пурга, видимости никакой, только под собой. Высота облаков 80–100 метров. Приходит посыльный, говорит: «Вас вызывают на аэродром». Вышел, нашел командный пункт, и то только потому, что все время стреляли ракетами, чтобы никто не заблудился, такая пурга. Пришел мой летчик Виктор Заевский: «Володя, есть задание слетать на окруженную группировку, как ты на это смотришь?» — «Ну, раз нужно, давай, полетели». Мы взяли две кассеты с ампулами с горючей смесью, бомбы и САБы. Все шесть держателей были задействованы. Стоял мороз, так что грунт был твердый. Полетели. Шли на высоте 80–100 метров. Машину вели попеременно, примерно по десять минут. За то время становишься мокрый от пота, как мышь, — ее же бросает ветром, как щепку. Когда подошли к Шендеровке, я сбросил светящуюся бомбу, увидел скопление машин и танков посередине деревни. На них же сбросил бомбы и кассеты с КС. Занялись пожары. С трудом нашли свой аэродром, но самолет посадили. По нашему примеру полетело еще 17 экипажей из нашего полка, но далеко не все смогли вернуться, поскольку в таких условиях

найти аэродром очень сложно. Пошли на второй вылет. У нас над Знаменкой сдал мотор, мы развернулись по ветру, чтобы уйти от города. Высоты нет, я только успел сбросить кассеты с КС, и самолет ударился о землю и скапотировал. Летчика выбросило метров на десять вперед, а я, ударившись о приборную доску, потерял сознание и остался висеть в кабине вниз головой. Сколько лежал без сознания, не знаю. Очнулся, услышав, что Виктор меня зовет: «Вовочка, Володечка», хотел ему ответить, но только застонал. Отстегнул привязные ремни, упал на землю. Сразу идти не мог, все время падал. Оказалось, что мы упали на границу аэродрома наших истребителей. Помню еще, что у них был часовой из Средней Азии, по-русски плохо говорил, все кричал: «Кто идет?! Кто идет?!» Обнялись с Виктором и, поддерживая друг друга, пошли. Дошли до какого-то дома, попросились переночевать. Утром я оставил Виктора, а сам в эту пургу пошел пешком на свой аэродром, до которого было почти тридцать километров. К вечеру дошел, доложил командиру полка, но стоять не мог, сидел…

Второй раз разбились мы с Леонидом Гутиным. Летали на Будапешт, а когда возвращались домой, начался туман. Как потом оказалось, пленные немцы, работавшие в лесу, разожгли там костры. Причем точно в таком же порядке, как сигнальные огни на аэродроме, обозначавшие «Т», — три огня в линию, два из них на расстоянии пяти метров один от другого, а третий — в тридцати метрах от них. Мы направились туда и оказались перед лесом. Дернули ручку, но уже ничего нельзя было сделать. Самолет застрял в кронах деревьев и загорелся. Пришлось прыгать примерно с десяти метров. После этого у меня ноги болели два года, а Леонида впоследствии парализовало.

— У вас в экипаже была взаимозаменяемость. Часто пользовались этим?

— Почти всегда. Мне приходилось и вести, и сажать самолет. Кроме того, мы ни разу не блудили. Наверное, поэтому наш экипаж считался наиболее подготовленным.

— Как вы находили обратно путь на аэродром?

— Общая ориентировка осуществлялась по маякам. Мы знали, где стоит прожектор и его сигнал. Он мог моргать или воронку крутить. От него легко было рассчитать путь на аэродром. Ну, а там кострами обозначали посадочное «Т» и полосу.

— Какую бомбовую нагрузку вы обычно брали?

— Триста килограммов бомб. Три сотки или шесть по пятьдесят килограммов — это стандартно было всегда. Причем вместо стандартных полусоток нам, бывало, подвешивали шесть

ФАБ-50М-9. Это бомбы, переделанные из артиллерийских снарядов. Возили касеты с ампулами. Их вешали под плоскости.

— Сколько боевых вылетов вы сделали?

— Я сделал 213 боевых вылетов ночью и 90 днем. Ночью ходили не только на бомбометание. Мой экипаж часто ходил на разведку. Мы летали на самолете с дополнительным бачком в центроплане, над кабиной летчика. Ходили на 3,5–4 часа. Фотоаппарата у нас не было. Только визуальные наблюдения. Кроме того, летали на выброс диверсантов. Помню, под Харьковом на окраину аэродрома Хировка выбрасывали из трехкабинного По-2 молодого парня. Причем выбрасывали с высоты 200 метров. Нас предупредили, что он боится прыгать, хотя уже имел орден Ленина. Выбросил удачно, и потом он с успехом вернулся домой.

Был еще такой полет. Полк получил задание уничтожить противовоздушную оборону немецкой дивизии, которая наносила существенные потери нашим штурмовикам. Ночью засечь позиции зениток легко — видно, откуда идет трасса. Мы полетели первыми, чтобы вызвать огонь на себя. Вышли в заданный район. Одну бомбу сбросили — не стреляют, второю — не стреляют, сбросили все шесть бомб, а они огня так и не открыли. Тогда спустились на 40–50 метров и начал я стрелять из пулемета во все стороны. Конечно, на такой высоте самолет как на ладони — выхлоп хорошо виден. Они открыли огонь, а тут и полк подошел, стал уничтожать обнаруженные огневые точки. Домой привезли около 90 пробоин, но ни один снаряд или осколок не попал ни в мотор, ни в экипаж, ни в управление.

Вообще попасть по нам сложно — очень медленно летаем и тяжело внести правильную поправку на скорость.

Еще несколько примеров нашей работы. Поступили данные, что немцы будут проводить в Полтаве в кинотеатре какой-то сбор высшего командования. Нам поставили задачу разбомбить этот кинотеатр. Полетели два экипажа — наш экипаж и еще один экипаж. У нас было подвешено три сотки. Все их положили на этот кинотеатр, а другой экипаж добавил. Когда наши Полтаву заняли, местные говорили, что немцы разгребали руины в течение недели.

Весной 1944 года жители Кировограда обратились к нам в полк с просьбой избавить их от ежедневных обстрелов города дальнобойной артиллерией. Немцы ежедневно в 22 часа делали залп по городу. Поставили полку задачу уничтожить орудия. Аэродром раскис. Начинаем взлетать — самолет идет на нос. Мы попытались — ничего не получается. Сняли часть бомб, оставили только две. Разделись до гимнастерок. С трудом удалось взлететь

нам и еще одному экипажу. Вышли в тот район, где, как предполагалось, стоят орудия. Засекли вспышки выстрелов. Сбросили две эти бомбы удачно — начались взрывы. Второй экипаж подошел, добавил. Потом получили благодарность от жителей города Кировограда.

Это ночные вылеты, а днем летали на связь, доставляли боеприпасы, горючее наземным войскам. Под крылья вешали кассеты, набивали их патронами и везли. Бывало садились у деревни, а за нее еще бой идет. С бреющего полета сбрасывали снаряды для артиллерии.

— В чем летали?

— Вначале летали в шинелях и сапогах, поскольку из-за распутицы нам не подвезли обмундирование. Портянки примерзали к подошвам, чтобы снять, их приходилось разрезать. Потом выдали комбинезоны, унты. Летом — в комбинезонах. Из личного оружия у нас был «ТТ» и автомат. Бортпайка в самолете не было.

— Как кормили?

— Хорошо. Где бы ни остановились, люди готовы были все отдать, накормить. Везде. Я прошел Украину, Молдавию, Румынию, Венгрию. Везде хорошо встречали.

— Когда свою первую награду получили?

— В 1944 году, у меня уже было под сотню вылетов, я получил орден Отечественной войны II степени. Потом орден Боевого Красного Знамени. 23 февраля 1945 года присвоили звание Героя Советского Союза, хотя представление было за тот вылет на Корсунь-Шевченковскую группировку. Тогда всех, кто летал, наградили орденами Ленина и Красного Знамени. Как-то во время Яссо-Кишеневской операции мы летели бомбить станцию Куши. Летали мы без парашютов, а на сиденье я, как и почти все штурманы в полку, обычно клал пять штук 8–10-килограммовых бомб. Те, что на подвеске, сбрасывали по цели, а эти куда хочу, туда и бросаю. Когда перелетели линию фронта, я заметил в лесу огоньки. Я из-под себя бомбу вытащил и сбросил. Там начался пожар. Пока мы шли до Куши, я оборачивался и смотрю, там все разгорается и разгорается, и, когда мы возвращались домой, там полыхал хороший костер. Потом, оказалось, что это был склад боеприпасов. Вызвал меня командир и комиссар, говорят: «Володя, на тебя уже послали документы на Героя, а у нас есть экипаж, который не имеет награды. Как ты смотришь, чтобы они получили?» — «Конечно, положительно».

— У вас полк был трехэскадрильного состава?

— Да. Поначалу я был штурманом звена, а потом штурманом эскадрильи.

— Потери в полку были большие?

— Нет. За полтора года мы потеряли не больше пяти экипажей.

— Чем занимались в свободное время?

— Политработники привлекали. Особых развлечений я не помню. Когда ночь проработаешь, потом сколько ни спи — не высыпаешься. А на следующую ночь опять летать.

— Самолеты какого были цвета?

— Защитного, зелененькие. Наш самолет, по-моему, двойка, был закреплен за экипажем. Техником был Бойко. Мы однажды с Сережей Корнеевым полетели на разведку. А ветер был такой, что угол сноса почти 45 градусов. Привезли хорошие данные, идем на посадку, садимся, а самолет вперед хвостом идет. Кое-как сели, подбегает наш техник: «Все хорошо, только развернуть надо». Мы не поняли. Оказывается, сели на стоянку своего самолета! Справа и слева самолеты и сзади самолет. А мы сели на то же место, откуда выруливали. Такой был снос! Командир полка подбежал: «Что вы хулиганите?!» — «Кто хулиганит?! Так получилось».

Однажды возвращались в тумане ранним утром. Вдруг с правой стороны промелькнула заводская труба. Мы решили не рисковать и сесть. Начали пробивать туман, а он до земли. Как-то сели, пробежали немножко, остановились, начали ждать. Часа через два туман начал подниматься. Мы посмотрели — сидим на огороде возле дома, справа дома, слева дома. Как теперь взлетать? Местные жители помогли разобрать забор, вытащили самолет на улицу, и по улице взлетели. Сейчас этому не поверят…

— Поскольку у вас была предвоенная летная подготовка, не хотелось перейти на летчика?

— Я говорил, что умение летать помогло при полете на Корсунь-Шевченковскую группировку. В полку мне доверяли летать инструктором с молодыми летчиками. В начале 1945 года, мы тогда базировались под Будапештом, мне предложили поехать переучиваться на летчика-истребителя в Краснодар. Там я начал летать на Як-1 и Як-3, потом на Як-9, а потом и на реактивных истребителях. Закончил летать на Су-15.

ИСПОЛЬЗОВАННЫЕ ДОКУМЕНТЫ ЦДМО РФ

Фонд 6 ВА, оп. 5220, д. 4.
Фонд 8 ВА, оп. 5755, д. 28.
Фонд 16 ВА, оп. 6476, д. 31, 520.
Фонд 12 АД, оп. 1, д. 4.
Фонд 15 гв. шад, оп. 1, д. 1, 3, 8.
Фонд 9 гв. нбад, оп. 1, д. 3, 6, 10.
Фонд 242 нбад, оп. 1, д. Ю.
Фонд 23 гв. нбап, оп. 187602, д. 2.
Фонд 25 гв. шап, оп. 292930с, д. 4.
Фонд 44 гв. нбап, оп. 184916с, д. 2.
Фонд 60 гв. шап, оп. 519122с, д. 1.
Фонд 61 гв. шап, оп. 143409с, д. 2, оп. 143429, д. 1. Фонд 97 гв. нбап, оп. 518885, д. 1.
Фонд 970 нбап, оп. 591332, д. 1.

ЛИТЕРАТУРА

Адам В. Трудное решение. М., 1972.

Вершинин К. А. Четвертая воздушная. М., 1975.

Великая Отечественная. М.: изд. «Терра», 1996.1.16 (5–1 16-я воздушная. М., 1973.

Гражданский воздушный флот в Великой Отечественной войне. М., 1985.

Фото РГАКФД, ЦАМО РФ, архив Г. Петрова.

ВОЙНА И МЫ
Это книга о настоящих мужиках – летчиках и штурманах знаменитого «кукурузника» По-2 (У-2). Для управления этим самолетом первоначальной летной подготовки не нужны были особые навыки и способности, все же это был не истребитель или дальний бомбардировщик, однако те задачи, которые приходилось решать экипажу, требовали огромного личного мужества и полной отдачи. Как вспоминал один из ветеранов: «К У-2 относились с насмешкой, но эксплуатировали нас нещадно».
Экипажи этих самолетов выполняли вылеты практически в любых метеоусловиях, когда ни один другой род авиации не мог оторваться от земли. Они летали на бомбометание, дневную и ночную разведку, высадку и выброску разведчиков, снабжение окруженных войск и партизан, эвакуацию раненых; выполняли полеты по связи и перевозке командного состава. Весь этот спектр задач ложился на плечи летчиков и штурманов тихоходного биплана, летавшего с крайне малой по современным меркам скоростью.
Справиться со всем этим комплексом задач, сменявших друг друга даже в течение одного дня, могли только настоящие профессионалы, летчики и штурманы, делавшие свою, во многом незаслуженно обойденную вниманием работу. Отдавая дань мужеству летчиц 46-го гвардейского авиационного полка, мы должны помнить, что во время войны было создано более сотни полков ночных бомбардировщиков, среди которых только один был женским. Именно на плечи мужчин, таких, как эти двенадцать человек, чьи воспоминания собраны в книге, легла основная тяжесть войны на маленьком самолетике, делавшем большие дела.
ISBN 978-5-699-24860-5
ЯУЗА